

Тазик — Lurkmore

Эта статья о самобеглых четырехколесных повозках; об их заводе-изготовителе см. [АвтоВАЗ](#) и [также](#).
Про другие значения см. [Таз](#).



НЕНАВИСТЬ!

Данный текст содержит зашкаливающее количество НЕНАВИСТИ. Мы настоятельно рекомендуем убрать от мониторов людей, животных со слабой психикой, кормящих женщин и детей.



Внимание! Статья-детектор!

Одним из побочных эффектов от прочтения этой статьи является так называемый *butthurt*. Если вы начнёте ощущать боль в нижней части спины, следует немедленно прекратить дальнейшее чтение и смириться с фактом, что вы — **тазовод**.



ZOMG TEN DRAMA!!!11

Обсуждение этой статьи неиллюзорно **доставляет** не хуже самой статьи. Рекомендуем ознакомиться и причаститься, **а то и поучаствовать**, иначе впечатление будет неполным.



I see what you did there.

Информация в данной статье приведена по состоянию на по большей части на начало 2012 года. Возможно, она уже безнадежно устарела и заинтересует только слоупоков.

«Три мудреца в одном тазу

Пустились по морю в грозу. Будь попрочнее старый таз, Длиннее был бы мой рассказ.

»

— *Маршак*

ТАЗик — народное сокращение от выражения «[Тольяттинский Автомобильный Завод](#)», как бы он должен был называться в реалиях [той страны](#).

Первоначально тазиками в народе прозвали рестайлинг автомобиля [FIAT-124](#), находившийся на конвейере АвтоВАЗа больше 40 лет с периодическими апгрейдами. Однако, ввиду морального устаревания уже к моменту начала производства в [той стране](#), паршивого качества комплектующих и сборки [армейским способом](#), к тазикам относят и остальную продукцию под маркой завода.

Один из самых пафосных заводов мира, так как тестирует продукцию [сам Крабе лично!](#)



Очевидная интерпретация.

Общие свойства

«Телеги на Руси делают очень неудобными и неудачными. »

— *Юрий Крижанич (1618—1683)*

По всем признакам является низкокачественным овощным авто. Требует постоянных мелких починок, низкая стоимость которых компенсируется частотой. Количество поломок напрямую зависит от времени, когда была собрана машина: если машину собрали до праздников типа нового года, дня победы, дня рождения, то качество будет вполне соответствовать ожиданиям. Но если машину собирали после праздников... ну, ты понел? Впрочем, справедливости ради стоит отметить, что последние модели сабжа, пока не проехали зиму по странам, покрытым говнами бугристым окаменелостям, гордо именуемым «дороги», и на взгляд не сидевших за рулем просто нормальной машины, являются вполне годными. Не самого хренового качества с устаревшим всего-то лет на 5 внешним видом и местами вполне конкурентоспособными свойствами супротив авто [аналогичного класса и качества](#), а в отдельных моментах ВНЕЗАПНО превосходящими.

Любим следующими владельцами:

- Нищевродам, которому нужно регулярно и дешево добираться из пункта А в пункт Б без особых требований к комфорту.
- Гопотой, накопившей на свой первый тазик. Нередко эволюционирует в **сракера**, началом превращения можно считать момент, когда владелец заклеивает пятно ржавчины первой наклейкой «Spraco».
- **Дядей Васей** для перевозки новоявленной рассады и саженцев в не менее радиоактивную дачную шестисотку.
- **Дядей Ахмедом**, чтобы возить арбузики в Москву и **спешащих помидорчиков** по Москве.
- Дедом-пэнсионэром, который всю жизнь копил на Копейку, а теперь жалко расставаться с ней.
- Студентами и школотой, мечтающими о собственной машине.
- Ценителями-реставраторами, стремящимися содержать автомобиль в самом лучшем состоянии.

Разновидности

«Volkswagen — das Auto; VAZ — was ist das?! »

— *Анекдот*

Классика

Классика АвтоВАЗа (официально *Жигули*, экспортные *LADA Riva*, *LADA Nova*) — та самая долгоживущая модель АвтоВАЗа, к которой пришел белый полярный лис. В народе все модели этого «семейства» называют по последним цифрам номера модели: двושка (2102) трешка (2103), четверка (2104) и т. д. Несколько выбивается из ряда самая первая модель (2101), которую называют «копейка», Ока и новые изделия (начиная с Калины). Вообще говоря, по номеру принято называть практически все тазовские тачки, кроме Нивы и Оки. **Важно знать**, что «девятки», «беременные антилопы» и последующие изобретения труЪ ЖЫгулями не являются.

Легендарный ВАЗ 2101
(Копейка)
Легендарный ТАЗ

Путин ловит такси
Путин ловит Вазик.

Пинск, загорелась "девятка",
потушена ассенизаторами
Рекурсия.

<https://www.youtube.com/watch?v=zArABiz1IV8>

Ихняя реклама ТАЗиков.

ВАЗ-2101



Fiat-124, донор для «Копейки»

19 апреля 1970 года с главного конвейера завода сошли первые шесть тазиков ВАЗ-2101 «Жигули», наиболее народное название которого — «копейка». Авто было легально скопипизжено с итальянской модели FIAT-124 (который в 1967-м получил титул «Европейский автомобиль года», из-за чего и был куплен), весьма и весьма для тех лет революционной и доставлявшей. Правда, с внесением массы изменений в конструкцию, ибо оригинальная итальянская повозка не могла сколь-нибудь долго передвигаться по дорогам СССР и переносить особенности местного климата. После пробега в какие-то паршивые 5000 км, по полигону НАМИ рассыпалась в хладный прах.

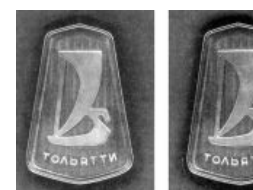
Собиралась, по большей части, из локализованных комплектующих. Самые значимые апгрейды были таковы: увеличен дорожный просвет; усилена и перепроектирована вся задняя подвеска; значительно усилены силовые элементы кузова; не забыли добавить и «кривой стартер», чтобы можно было завестись в любых условиях: от севшего аккумулятора до ядерной войны. Была приделана такая полезная опция как боковое зеркало заднего вида, исходно нижневальный двигатель был по настоянию наших инженеров перепроектирован в верхневальный, а расстояние между цилиндрами увеличено, что дало в дальнейшем возможность для тюнинга как заводского, так и стритсракерского. Великолепные задние дисковые тормоза были заменены на барабанные, поскольку меньше весили и меньше страдали от езды по лесам и тротуарам. Также была добавлена рукоятка для ручного управления воздушной заслонкой карбюратора ака подсос. О том, чего это все стоило, можно почитать в винрарной доставляюще-душераздирающей *статье*.

На первых автомобилях на решетке радиатора стояли эмблемы ладьи с надписью «Тольятти»^[1], которую почти сразу же приказано было убрать, чтобы не рассекречивать такой стратегически важный объект как автозавод. Не сохранилось и легальных фотографий с того момента — съемку строго запретили, хотя все же имеется «подпольный снимок», который удалось сделать чудом. В серию же пошли машины с уже всем знакомой эмблемой ладьи и без надписи.



ВАЗ-21011.
Мечта любого жителя СССР.
Источник неиссякаемой ярости любого москвичевода

ВАЗ-21011. Мечта любого жителя СССР.
Источник неиссякаемой ярости любого москвичевода



ТОЛЬЯТТИ

ТОЛЬЯТТИ

Алсо, в 1974 году на базе «копейки» была запилена модификация ВАЗ-21011, которой был проведен незначительный рестайлинг: в частности, убрали клыки с

бамперов, поставили новые задние фонари и оранжевые подфарники-поворотники, пробили четыре дырки под решёткой радиатора — для лучшего охлаждения, а главное — установили вентиляционные решётки на задние стойки, по которым 21011 можно безошибочно отличить от 2101, однако среднестатистическому [анонимусу похуй](#) — «копейка» она и есть «копейка» (хотя изначально предполагались более серьёзные изменения: в частности, прямоугольные фары от [Космича-412](#).) Также, на машину был поставлен более мощный 1,3-литровый 69-сильный мотор, однако была и модификация 21013 с «копеечным» 1,2-литровым. [ЧСХ](#), из всех «копеек» именно эта выпускалась дольше всех: 21011 выпилили в 1981-м, саму «копейку» — в 1983-м, а вот 21013 — аж в 1989. [Такие дела](#).



Та самая первая эмблема. Наши дни, кстати

ВАЗ-2102

В 1971 году завод выпустил копендос-сарай, чтобы дать, наконец,



Fiat-124 Familiare vi dà il benvenuto.

советским дачникам возможность развозить рассаду, дрова, да и выкорчевывать пни на своем участке. Просто так ее не продавали, а выдавали по спискам в автохозяйствах. Особой любовью в 70-е — начале 80-х среди повелителей сараев не пользовалась из-за слабого движка и задней подвески, не приспособленной для перевозки увесистого груза ака тонна картохи или кирпичей. В данном сегменте куда большей популярностью пользовались Москвич-427 и его ижевский собрат «Комби» из-за более мощного движка неебической тяговитости и грузоподъемности. Немаловажно было и то, что в салоне оных не было встроенного освежителя воздуха с запахом бензина. Правда, достать Жигуль было проще из-за бóльших масштабов производства:



ВАЗ-2102.

всего 667 тысяч «двоек» против 33 тысяч 427-х.

По сути машина была тем же Fiat-124 Familiare с теми же характеристиками, что и «копейка». Правда, выгодно отличалась от ВАЗ-2101 слабой герметизацией салона от пыли со стороны задней двери и паров бензина через горловину бензобака, чем вполне могла составить конкуренцию [газенвагенам](#) нацистов.

Выпускалась до 1985 года, уже параллельно с «четверкой».

ВАЗ-2103

В 1972 году завод представил новую модель, разработанную совместно с Фиатом — ВАЗ-2103, основанную на максимальных комплектациях все того же FIAT-124. Первые полторы тысячи машин комплектовались спартанским салоном от 2101, который был впоследствии заменен на оригинальный, полностью скрывающий металлическую отделку внутри. Машина оснащалась форсированным копеечным 72-сильным двигателем и имела разгон до 100 км/ч за 17 секунд, по тем временам выносящий неподготовленные мозги. Среди покупателей того времени считалась очень престижной в сравнении с «копейкой». Хорошо гнила, до нашего времени дожило их в России немного. Потому хорошо сохранившаяся «тройка» с полностью оригинальным экстерьером выглядит просто раритетом и антиквариатом, в отличие от шахи. Алсо, по мнению многих ТАЗоводов, самый красивый автомобиль в истории ВАЗа.



ВАЗ-2103.

ВАЗ-2104

В 1984 году руководство таки решило дать дачникам продолжение фильма — Таз-4. От газенвагена 1971 года машину отличала более продуманная конструкция задней двери, квадратные фары, обогрев и стеклоочиститель заднего стекла. Но вид этой машины стал поистине жалким - как у побитой собаки, у раздавленной картонной коробки или у горбуна-инвалида. Наличие более сильных задних пружин позволило позиционировать ее уже как небольшой грузовик-недопикап. Славилась вместительным багажником при сложенных задних скамейках, неплохой грузоподъемностью и лютой жесткой подвеской от телеги. Все это, в спайке со спартанской отделкой от пятерки, являлось отличным решением для перевозки ворованных мопедов на дачу вместе с холодильником и тещей впридачу и более 100500 ведер картохи и яблок обратно. Окончательно убрана с верфей завода лишь в 2003 году, дальнейшая сборка передана на завод ИжАвто, откуда её и выпилили в сентябре 2012-го [1]. В целом, была очень годным решением для дачников своего времени, а для дачников-нищевродов является таковой и сейчас, ибо дешево, вместительно и ремонтируется при помощи лома и такой-то матери. В народе ходила поговорка, что нормальное дитя нормальных родителей добровольно себя в эту будку не запихнет.



ВАЗ-2104 — сарай для неудачников.

ВАЗ-2105

В 1980 году была выпущена любимая машина Гены Букина, чОтких пацанчиков, уличных стритсракеров, гостей с кавказа, нищевродов, таксистов и пэнсионэров — ВАЗ-2105. Если «пятера» «босая» (без бамперов), дырявая как решето, и со СПАРЦОЙ на лобовухе, то чаще всего из нее доносится «Чече? Оппанихуя!!!» аж на три-четыре квартала, конкурируя с [ревом](#) пердежом прогнившего, либо просверленного глушака.

Куплена уже в таком виде, как правило на деньги от отжатых и сданных в киоски и комиссионки мобил. Если будущим хозяевам фартанет, то и всего от пары уличных грабежей или карманных краж. На честно заработанные деньги в хлам убитый жигуль, как правило, не покупается, а с шальных денег сдуру можно и **писю** сломать. До февраля 2011 года машина производилась на верфях волжского автозавода, ИЧСХ, пользовалась спросом. Так менеджеры наебали дохую народа, повысив под «утилизацию» цену на это говно со 150000 до 200000 деревянных, при этом безвозмездно забирали старую рухлядь. Является самой нищевродской повозкой со спартанским управлением, отделкой и моральным устареванием. Иногда зовется «чумазиком» за совершенно некрасивую и вечно грязную приборную панель, которую абсолютно нереально отмыть до блеска. С 10 февраля 2011 года выпуск прекращен официально [2].



VAZ-2105 — гопмобиль.

VAZ-2106

С 1974 года конструкторы завода, поднабравшись опыта, решили уже изобретать велосипед самостоятельно. Результатом этих действий явилось на свет творение под наименованием VAZ-2106. Это был уже не копипиздинг, а рестайлинг VAZ-2103. Машина была относительно дешевая, обладала более комфортным салоном и управлением, а также качеством в сравнении с VAZ-2103, несмотря на то, что радикально от «трешки» не отличалась. Считалась более «престижной» волокушей среди нищевродов. Главными нововведениями были подголовники на передних сидениях и «мощный» мотор объемом один и шесть литра, развивавший на тогдашнем 93 бензине аж 80 л.с. Что, вкупе с техническими характеристиками (максимальная скорость — 155 км/час, время разгона до 100 км/час — 16 с) делало её самой быстрой из «народных» (ибо были ещё **Членовозы**) повозок Совка. Все это позволяло «шестерке» оставаться в лидерах продаж АвтоВАЗа аж до начала 2000-х годов, покуда с передачей в 2002 году производства на все тот же Иж качество не скатилось в полное говно. Окончательно похоронили модель в 2006 году. «Инамарка для лаха — а для патсана шаха!» (©) Люто любима ара-тюнерами, патамушья мордай на бээмье похожья. Справедливости ради — «шестёрки» образца 1976 года выглядели вполне годно благодаря обильному количеству хрома в отделке и вкусной цветовой гамме кузова и салона — однако к концу производства хром почти исчез, а отделка стала более убогой.



VAZ-2106 — Шоха.

VAZ-2106 — Шоха.



она же ВНЕЗАПНО на mit.edu

она же ВНЕЗАПНО на mit.edu

Кстати, любопытный факт: люди, разрабатывавшие 2106, гордятся тем, что совместили задние фонари с подсветкой заднего номера в одном корпусе. Вернее, не совсем этим, а тем, что запатентовали такую конструкцию и до сих пор считают, что это был «единственный случай в мировой практике» — при том что конструктивно точно такие же фонари стоят на **Таврии** и **Оде**. Ну и на «**Ниве**» же (До 1994 года выпуска).

Herr Garage #2 - Шестёрка

Варианты модного тюнинга Шестёры.

VAZ-2107

В 1982 году было начато, по все той же рестайлинговой схеме, дальнейшее развитие модели — VAZ-2107. Машина обладала более комфортным салоном, удобным управлением и чуть более, чем никаким улучшением ТТХ. «Чумазик» в «люксе». Изредка именовалась «Хочу Быть Мерседесом» из-за характерной высокой решетки радиатора. Хотя мордой напоминает скорее ЗиЛ-4104 ранних выпусков. Любима корейской диаспорой Сахалина. Ну до прихода праворулек. Конец, как водится, немного предсказуем, и вслед за VAZ-2105 в течение 2011 года снята с «верфей» АвтоВАЗа и передана на «ИЖ», где и похоронена окончательно в апреле 2012. [3]. Еще **пока** собирается какими-то египтянами на **Lada Egypt** из отечественных машинокомплектов. Вид египтян-таксеров в характерной позе у открытого капота доставляет.



VAZ-2107 — пятерка в комплектации дэ-люкс.

Самара



Этот могучий автомобиль стоял на стапелях Цвагена с 1983 по 1992 (!).

Лада Самара (офиц. *Лада Спутник*, **гопн.** *зубило*, экспортн. *LADA Samara*, алсо **сПутник лАда**) — первое переднеприводное семейство разработки аж 1979 года. Однако тех, кто считает что это действительно собственная разработка ТАЗа, и уж тем более сравнивает с **DeLorean DMC 12**, ждуг плохие новости — достаточно загуглить «Фиат Ритмо»[2]. А если поискать фото панели, то совсем плохо станет, ибо спидометр и тахометр кому-то покажутся до боли знакомыми. Таки да, на момент окончания разработки вполне соответствовала тогдашнему уровню мирового автопрома (**типичный** западный объект для сравнения — VW Golf 2-го поколения, то есть 83-го года). В доводке агрегата до ума в качестве технического консультанта принимал активное участие



Канонично.

Продано более 6,3 млн экземпляров. инженерный центр аж самих Porsche AG. Машину разрабатывали полностью с нуля, и конструктивно она не имеет ничего общего с итерациями «копейки». В результате данное семейство получило-таки неплохой и приткий для своего времени двигатель, комфортную «длинную» шоссейную КПП, нормальную аэродинамику и управляемость, которую на ВАЗе и сейчас, при разработке Гранты и новой Калины, приняли за эталон. Ну и характерный для начала 80х годов «рубленный» угловатый дизайн и представления о безопасности как о какой-то НЕХ присутствует в полной мере. Но на качестве отделки салона пришлось сэкономить, ибо, по мнению Партии, для простого народа более существенна низкая цена пепелаца, нежели последующий комфорт и удобство.

Свое прозвище «зубило» получило за характерную форму кузова, а также за довольно крепкий передний бампер, который не страдает при несильных ударах в зад другим авто (особо касается первой «короткокрылой» версии, где он был капроновым). Зубилом называют и второе поколение Samara (2113—2115), отличающуюся от поздних инжекторных версий первого только рестайлинговой оптикой и предустановленными модными бамперами.

ВАЗ-2108

Тот самый запил 1979 года, пролежавший в запасе аж до 1984. От первых чертежей до схода с конвейера ВАЗ-2108 прошло 5 лет. В 1984 была собрана первая партия чудоведер. В начале 1985, по цене 8346 рублей, начались продажи Первый переднеприводный советский автомобиль в кузове трехдверный хетчбэк.

Машина известна как любимая **членовозка** крышевателей комков, появившихся сразу после развала СССР — приехать на разборки не стыдно и бросить не жалко. Вдобавок, когда вежливые собеседники сажали жертву переговоров на заднее сиденье, она чувствовала, что бежать некуда и становилась более склонна к оптимальным решениям. В дальнейшем на нее пересели **стритсракеры** и чОткие пацанчики, а также раллисты всея Совка, променяв физически и морально устаревшие копейки, баржи, и москвичи на более резвую и крепкую «висимку». «Зубило» характеризовала повышенная ремонтпригодность и скрипы дешевого пластика в салоне, доставляющие немало впечатлений и радости ее владельцу. А также красивая в своей простоте «низкая» панель у первых 2108 и 2109 с «губой» (коротким крылом), эдакий образец воплощённого в реальность советского ретрофутуризма. Впоследствии была заменена на грузную и некрасивую «панель высокую», наспех сделанную явно в подражание тогдашним VW Golf и Skoda Favorit (буквально через пару месяцев после этого снятым с производства), доставлявшую в салон ещё больше скрипов. Также имела под передним бампером швеллер толщиной в палец и размером на весь бампер — отчего вскрывала все другие ведра как консервным ножом — чем без меры доставляла.

В 1986 году засветилась в клипе «Весёлых ребят» «Автомобили».

ВАЗ-2109

Является последовательницей ВАЗ-2108. С конвейера сошла в 1987 году и позиционировалась уже как машина для серьезного, семейного человека. Впрочем, это не мешало ездить на ней серьезным браткам с серьезным видом к очередному серьезному комку за серьезным **гешефтом**. А четыре открывающихся двери позволяли «быкам» оперативно разгружаться-загружаться на «дело». Выпускалась до 2004 года.

В **перестроечном кино** именно ВАЗ-2108 и ВАЗ-2109 позиционировались как «бандитские машины». Потом позиционировалась как араомобиль или наркомобиль (впрочем, полностью от имиджа «бандитомобиля» не избавилась до сих пор). В 2004 выпилена с ВАЗа КЕМ. Немаловажно отметить, что модификация «**Риально Поцанофская Дивятина**» с РПД (роторно-поршневым двигателем) является предметом лютого дрочева шпаны в черных полосатых костюмах, но простым смертным недоступна.

С 2003 и до конца 2011 года выпускается **Запорожским автозаводом**, вместе с ВАЗ-21099. Интересный факт — сей пепелац лишь на 1 тыс. гривен дешевле, чем ЗАЗ Сенс/Шанс, что невероятно доставляет и порождает множество срачей.

Турецкий ВАЗ-2109 с пневмоподвеской: еще один интересный проект.

ВАЗ-21099

Он же «дуплет». Почему? Очень просто — «две девятки». Еще один вариант исполнения ВАЗ-2109. Отличается характерной формой кузова путем добавления в зад 09 багажника. Что характерно — крышка багажника была именно крышкой, открывая для погрузки лишь верхнюю часть, соответственно, засунуть в багажник чемодан было очень тяжело (даже тяжелее, чем в Alfa Romeo 164), и если в заднеприводных тазух требовалось лишь поднять его до небесической высоты, то в 99 планка была поднята еще выше, а сама «щель» в багажник доставляла много **неземного удовольствия** при попытке вытащить с таким трудом запиханное. Выпускался с 1990 по 2004 год. До



ВАЗ-2108 — первое «зубило».



In Soviet Russia



ВАЗ-2109 — машина братков.

Ночные Псы - Девятос
Гоп-хоп про сабж.



ВАЗ-21099 — первый

выпуска «десятки» среди владельцев считалась самой престижной и популярной. На Украине до сих пор продаются остатки выпусков 2008 года ЛУАЗовской сборки, а также выпускается на Запорожском автозаводе, с салоном от Самар второго поколения. Что характерно — шущпанцер этот дороже Сенса, производится в мизерных количествах, и вообще непонятно нахуй нужен заводу.

отечественный
переднеприводный
седан.

ВАЗ-2113

В 2004 году выпущена (и в июне 2013-го выпилена) модификация ВАЗ-2113 — «зубило» в подарочной бумаге. По сути то же самое корыто, что и ВАЗ-2108, только с тюнингом и с незначительными ухудшениями.

В роли тюнинга:

- форма капота
- передние фары
- дефлекторы
- ведропанель (*народ.* европанель, *офиц.* комбинация приборов 2114) с приборами VDO. BTW, такую некоторые ставили и на первые зубилы, ибо удобнее, выглядит посимпатичнее и скрипит намного меньше.
- молдинги и обтекатели порогов
- задний спойлер
- задние подголовники
- тёплый ламповый Trip computer, еба! Правда глупый, даже ошибок не показывает. На самом деле не все знают, но режим показа ошибок есть, однако включается он неебическим чит-кодом при старте авто.
- салон скрипит чуть поменьше
- пластиковые, окрашенные тонким слоем краски, хрупкие бамперы, по прочности способные соперничать с яичной скорлупой. Теперь снести крыло кредитопомойке и ехидно написать в документах от страховой «повреждений нет» не получится.
- в люксовой версии — установленные в бампере противотуманные фары.
- тяжелый двигатель, на который не рассчитан телевизор. На наших дорогах подушка расхлябывается и на 3й — 4й год двиг вырывает кусок телевизора и, смачно похрустывая шкивом коленвала о продольную растяжку, выпадает на асфальт.



ВАЗ-2113 — зубило с бантиком.

ВАЗ-2114

Двумя годами ранее с конвейера сошёл первый ВАЗ-2114 (четырка, чепырка, чопырка) — рейсталинговая версия ВАЗ-2109. Та же самая «девятинка» с бантиком, ибо инжекторы ставили уже на поздние девятки — 2109i, 21099i. В данный момент считается самой *чистапатсанской* тачилой, ёпта, в *Притазье* да *Предкавказье*, ну и на Брянщине-Смоленщине в натуре бля! А Приора для мажоров ёпт! Результаты *краш-теста* особенно «умиляют». Не столько из-за масштаба повреждений, типичного разве что для автомобилей конструкции 1975-х годов, но никак не 21 века, сколько по причине сравнения с труЪ-девяткой, показавшей существенно лучший, хотя и тоже 95% смертельный результат. В декабре 2013-го также наконец-то была выпилена[4].



ВАЗ-2114 — дрова с бантиком.

ВАЗ-2115

Выпускалась с 1997 года под наименованием «Самара-2» (в просторечии «пятнаха») на замену ВАЗ-21099. Отличия те же самые, но, к слову сказать, первые модели отличались от девять-девять только кузовом и комплектовались карбовыми движками и «высокой» панелью в салоне... Да, и еще задние фонари у нее скошенные, а не прямые, как у всех остальных, что вызвано выпиливанием задней стенки багажника и запиливанием оной в крышку этого самого карго-компартамента. Данная конструкционная инновация позволила облегчить погрузку/разгрузку дров (поднимать ведра с картошкой для помещения их в багажник теперь надо гораздо ниже, нежели в ситуации с ВАЗ-21099), вот! В результате данный довесок утяжелил крышку багажника настолько, что «торсионны», оставленные от предка без изменений, не справляются с удержанием конструкции в открытом состоянии, и сие украшенное спойлером с третьим стоп-сигналом улучшение постоянно предоставляет возможность при погрузке/выгрузке уебаться затылком либо ебашит туда само. Алсо, высоко ценится у *специфической категории* граждан, а также у некоторых недалёких умом отставных военных и ментов — так как задние фонари сильно напоминают по форме погонны. И все же конец немного предсказуем: 29 декабря 2012-го «пятнашка» первой из семейства *ушла на покой*. Любимым совками и быдлом «престижным седаном», видимо, под воздействием пиара теперь является Лада Гранта.



ВАЗ-2115.

<https://www.youtube.com/v=Pn8TI-I-IHE>

Обзор пятнашки

У меня когда-то была машина ВАЗ 2115, я ей был доволен и меня почти все устраивало. Не устраивало только то что кондиционера не было. А еще я постоянно доливал тосол, 2 раза менял

термостат, и передние стойки. Одажды произошло замыкание, свечи и 3 из 4-х цилиндров прогорели. Резонатор как-то накрылся и при езде звук был стритрейсерский. Больше всего меня веселили габаритные огни и ближний свет фар. При нажатии на тормоз, загорались габариты, а если их включить, то загорались стоп-сигналы. Зимой в темное время суток ближний свет фар отключался не с первого раза, а если я показывал правый поворот, загорался дальний свет фар. Потом я купил Ниссан, проехав пару километров подумал, что когда я попаду в ад, часть наказаний мне зачтется. "#тыпидор"

—  BOR

Десятка

Десятое семейство — ВАЗ-2110, ВАЗ-2111, ВАЗ-2112 (офиц. LADA 110/111/112 соответственно, **народн.** *Беременная антилопа, Матрешка, Корова, Мельница, Пылесос* (за некоторое сходство)) — «принципиально округлая», по сравнению с предыдущими моделями, разработка, выпускавшаяся с 1995 г. по 2007 г. Была запилена еще в конце 80-х и по тем временам была весьма годным аппаратом, но потом пришел горбачевско-ельцинский пиздец, с серийным производством опоздали лет на восемь, в итоге получилось очередное тазовское УГ. Но, справедливости ради, это уже что-то похожее на нормальный современный автомобиль. С момента своего появления и вплоть до выхода «Приоры» «десятка» была самым престижным и дорогим отечественным легковым автомобилем, она стоила дороже некоторых иномарок аналогичного класса (например, Skoda Felicia и Daewoo Nexia). Первый макет 2110 появился еще в 1983 году — однако по дизайну он совершенно не был похож на привычную вам «десятину». Это был заднеприводный седан, подозрительно напоминавший модели Opel и Ford тех лет (Ascona и Rekord). Проект не получил одобрения, и отправился в архив. В 1984 году был создан следующий прототип ВАЗ-2110, который был настолько ужасен даже на фоне своих отечественных собратьев, что его похоронили на уровне эскизов. Дизайнер ВАЗа Владимир Ярцев, сваливший в Бельгию в 1992, уверяет всех, что облик ВАЗ-2110 абсолютно самобытный, 100% оригинальный и разработан лично им с чистого листа. Но мы-то понимаем, что ничего оригинального на ВАЗе разработать не могут в принципе — кроме страшных уродцев, пополнивших музей завода (автомобиль-гриб, автомобиль-даун и так далее). Существует версия, что прототипом для серийного ВАЗ-2110 послужил автомобиль Москвич-2143 "Яуза". Но это лишь попытка горе-дизайнеров АЗЛК польстить себе. На самом деле автомобиль, давший «десятке» внешний облик, хорошо известен. Это американский Ford Taurus первого и второго поколения, вышедший в 1985 г. Внимательно присмотревшись к нему, вы без труда убедитесь, что горе-дизайнеры ВАЗа передрали с этой машины всё — от общего профиля кузова и решения с остеклением до продольных декоративных выштамповок и формы головной оптики. Повторена даже характерная черта Тауруса — арки задних колес сделаны меньшего размера, чем передних (и это несмотря на то, что ВАЗ-2109, на основе которого проектировали «десятку», имеет арки одинакового размера). Разумеется, «десятка», по сравнению с Фордом, сильно упрощена — скажем, для удешевления штампов убраны подштамповки вокруг арок колес (у Тауруса они до известной степени скрадывали разный размер арок — а на Десятке с ее плоскими боковинами разница стала бросаться в глаза). На Десятке использовано другое членение капота — по боковой линии (в результате неравномерность зазора между капотом и крылом сразу бросается в глаза). Но от общих аэродинамических и дизайнерских решений фордом середины 1980-х годов несет прямо-таки за километры. Теперь вы знаете, что ВАЗ-2110 — это натянутый на доработанную спереди тележку от "Самары" и упрощенный для технологичности на ВАЗе дизайн от более крупного Ford Taurus, и более ничего. По сути там нет ни одного оригинального дизайнерского решения.



Беременная антилопа

Crazy Russian car
Самоходная десятка с автозапуском, Казань

Отличий от «классических» тазов и «зубил» действительно немало. Появилось много свистелок и перделок: подогрев передних сидений, электронная панель приборов, трип-компьютер, электростеклоподъемники и даже доморощенный «климат-контроль» — черная визжащая **Неведомая Ебаная Хуйня** под потолком рядом с плафоном освещения есть не что иное, как датчик температуры в салоне. А также крайне уродливой и гремучей торпедой (хотя встречаются машины с европанелью). После некоторого времени пребывания на передних сиденьях создается впечатление присутствия в кресле летчика-истребителя: такой эффект создают близко расположенные панели и 4 действующих кнопко-имитатора по бокам стенок панели приборов. Немаловажна также переделка кулисы коробки передач, запилена нажатие на рычаг для включения задней передачи, и путать заднюю с первой нубам теперь намного сложнее, **чем в семействе самар**. Хотя **отдельных личностей** и это не останавливает [5] Алсо, достаточно резво ведет себя на трассе, с шестнадцатиклапаным движком легко удельвает Логаны, Фокусы и другие инопомойки. При столкновении с препятствием машина имеет обыкновение загораться, устраивая для экипажа машины настоящий Адъ. Десятка, а также хэтчбэк ВАЗ-2112 (Двенашка, Двенарик) весьма популярна у сракеров. Особенно фалают на трехдверную версию двенаря — 21123. КупЭ, ёба!

Путем распиливания на стапеле по средним стойкам и ввариванием 15 см железной полосы получалась «Лада Премьер». Ввиду лютой, бешеной коррозии и говенного качества металла имела свойство разваливаться по сварному шву через пару лет эксплуатации. Но вид был крутой — представительский вариант беременной антилопы.

Дачники же уселись за руль первого отечественного переднеприводного универсала «ВАЗ-2111». Одна из любимых машин неУдачников до недавнего времени, в последнее время ~~сады~~ садоводы пересели на **Логаны** и прочие евродрова, а также на Приору-универсал.

В настоящий момент переехала в независимую и выпускается под маркой «Богдан». Замечено три изменения: другие шильдики, новая приборная панель, дебильный «**тюненховый**» бампер. Качество сборки стало ещё хуже (невозможное возможно — полное ощущение, что новой машине лет десять и уже пора бы в утиль).

Следует упомянуть единственную толковую модель АвтоТАЗа. Мелкосерийно выпускалась с конца 1997 по 2004 год, после чего собиралась штучно и отправлялась в [органы различной степени внутреннейности](#) .

Выделялась из общего унылого модельного ряда приятной внешностью и возможностью дать прикурить многим нетурбовым иномаркам. Двухлитровый опелевский мотор с опелевской же коробкой передач в сочетании с легким тазом позволял разменивать первую сотню примерно за 8 секунд, а собранная на подрамнике передняя подвеска вместе с расширенной колеей позволяла входить в поворот на недостижимой для обычного тазика скорости. Однако была и куча минусов, которые всплывали в процессе эксплуатации. Во-первых — драконовская цена в 2 новых люксовых обычных десятки, во-вторых — куча запчастей, сделанных именно под эту модель, соответственно не подходящих ни от Опеля, ни от ВАЗа.

Поэтому первые владельцы, «отжав» из сабжа все соки сливали его на вторичный рынок, а последующие владельцы любили лулзы в поиске и заказе деталек с фирмы-производителя. В 2009 году фирма благополучно подохла, оставив счастливых владельцев наедине с риторическим вопросом: где взять внешние гранаты и тросик сцепления. Существует небольшой (около 40 человек) клуб владельцев этой модели. Ввиду малочисленности и проблем в обслуживании, в клубе царит дружеская атмосфера, многие помогают друг-другу в поиске и отправке деталек. К сожалению, информация «размазана» по многим темам, а FAQ отсутствует. Такие дела.

Приора

«Чем выше горы, тем ниже Приоры.
Чем ближе кавказ, тем белее ТАЗ.
Приора — хапни горя! »

— Благодарные пользователи

«Тут многие спрашивали: "Почему Приора". Могу в кратце рассказать. Просто сядь в неё и почувствуй. Твоя жизнь сложилась. Вообще автомобиль для настоящих пацанов! »

— Автоач

Пидора — (офиц. *LADA Priora*) — модернизированная/рестайлинговая версия «десятки», с заимствованиями дизайна Opel Astra начала 2000х. Индексы: 2170 — седан, 2171 — универсал, 2172 — хэтчбек. Внутри индекса 2172, то есть хэтчбека, тихо скрывается одна из самых чётких и пацанских моделей завода на сегодняшний день — купе, являясь при этом трехдверным хэтчбеком с характерной горбатой жопой. Седан и хэтч вскоре стали люто, бешено популярны у братьев с Кавказа, и до сих пор, несмотря на завышенную цену, Приоры там берут пачками. И [прохачивают](#) — выглядит так, словно целое стадо баранов перевозят. Занижают, как правило, по толщине [Айфона](#), применяя его как юстировочный шуп. Им же проверяют свою пррррр-пр-пр-пр акустику в своих уже заниженных пррррр-пр-пр-пр приорах: чем быстрее упадёт с крышки багажника на землю — тем круче. Разобьётся — не беда: или папа новый купит, или [кредит](#) взять можно, пусть и за саму говновозку ещё десять лет расплачиваться.

В частности из модернизаций:

- изменилась форма крыльев, капота и багажника;
- новая светотехника, в которую владельцы непременно вставляют слепящий ксенон;
- новый салон;
- новое, уже не гремучее торпедо, но задняя полка у хэтчбека всё такая же погремущка;
- новые 14-дюймовые диски взамен 13-дюймовых у десятки;
- относительно модернизированный двигатель с облегченной буржуйской ШПГ. По паспорту — 98 л.с.;
- при обрыве ремня ГРМ на 16-клапанном двигателе (21126) опять-таки клапаны встречаются с поршнями, причем на предыдущем двигателе (21124) этот баг был пофиксен. Но в отличие от старого восьмерошного мотора 1.3 и от первого 1.5-литрового 16-клапанника, где просто гнуло клапана, на новом приоромоторе обрыв ремня приводит к тотальному разрушению всей ШПГ; Все это [какбэ намекает](#), что [эффективные менеджеры](#) от ТАЗа, наконец-то начали перенимать [передовые методы производства копроизделий](#), просто, как всегда, отстали от мирового тренда на 10-20 лет. Школота, рассекающая на Приорах после ржавых тазов дремучих годов, еще



Поди пойми по внешнему виду, что это не простая десятка



TAZ-2170
PRIORA

TAZ-2170 PRIORA



[Прохаченный](#)
в [09 регионе](#)
TAZ 2170
PRIORA

[Прохаченный](#) в [09 регионе](#)
TAZ 2170
PRIORA

не нюхавшая выхлопа новых **теплых ламповых** иномарок, соответственно, о новых **технологиях** мирового автопрома еще не подозревает.

- новый щиток этого самого двигателя с надписью «LADA»;
- электроусилитель руля;
- полноценный климат-контроль в топовых версиях;
- АБСы и подушки. Впервые подушка безопасности водителя даже в базе;
- двухдиновая магнитола в комплектации «Супер-люкс» и «Супер-норма»;
- новые варианты комплектаций.

Также появились и следующие нововведения:

- подочечник, в который помещаются не все очки;
- подстаканник, рассчитанный на жестяную банку емкостью 0.33л, ну или пластиковую поллитровую бутылку минералки. Специально для **26 региона**, вай-вай-вай! Также влезает средняя кака-кола из **мандака**;
- как и Калина, снабжена передними опорными подшипниками в пластиковой обойме.
- пытались запилить АКПП, но не вышло, вместо этого в 2014 году Приора получила новую вундервафлю — Роботизированную коробку, этакая помесь тазовской коробки с механизмами марки ZF. С каким успехом все это будет работать — покажет время.

ВНЕЗАПНО в 2013 Приора прошла **рестайлинг**. Чуть подрихтовали бампер и поставили новую торпеду. На конвейере будет жить аж до 2018 года. Нахуя? Ведь осенью 2015 года наконец-то вместо этого тесного и убогого гроба на колёсах, уходящего корнями в далёкие восьмидесятые, а по началу разработки и в семидесятые, наконец-то слетит с гнезда Лада Веста... как всегда имеющая относительно немало общего с предшественником, но впечатление «накачанной силиконом древней старухи после пластической операции» не производящая. Эх, **тожеж сажать будут ёпты, зуб даю!**

Lada Kalina

Подробнее — см. [соответствующую статью](#).

Lada Granta



ВА3-2190, она же Lada Granata. Не хватает только ВВП за рулём.

ВА3-2190, она же Lada Granata. Не хватает только ВВП за рулём.



А спереди — почти как Volkswagen!

А спереди — почти как Volkswagen!

машину на наличие подношений от террористов. Машину несколько раз заводили и смотрели, не взрывается ли она от бомбы под капотом. После багажник был закрыт на ключ, ключи отобраны у ответственных за презентацию машины людей, а сами люди были выставлены за ворота, дабы не мешать Царю. Приехавший же Царь прямо с ворот побежал совать ключ от замка зажигания в личинку багажника, ибо **иномарки** открываются и заводятся одним и тем же ключом, так же, впрочем, как Калины и Приоры.

Сами автовазовцы утверждают, что Гранта — первая машина ВАЗа, которая с идеи до реализации находилась в работе меньше двух лет — со всеми вытекающими. Калина и Приора шли до конвейера почти 10 лет, а машины

Относительно новый пепелац, призванный прийти на замену ведрам 2105/2107/Samara с 2011 года. Индекс девайса — 2190. Суть — новый «бюджетный», но уже не очень-то дешевый автомобиль на базе Lada Kalina. По эскизам оно, явный копипиздинг задней части от **Renault Symbol II**. И еще на украинский народный автомобиль **Ланос** похоже, ага. И кроме того, прудлеоб гарантирует, что Гранта очень сильно смахивает на Toyota Platz, даже чуть сильнее, чем на два вышеупомянутых ведра. В качестве презентации Автореву опубликовало фото Фекалина с парой сотен килограмм пластилина на морде и корме, из которого предельно ясно, что это авто — суть Фекалина.

В процессе разработки Автоваз затеял некислую промо-акцию, дабы народ предложил свои варианты названий для новой колесницы. Из 169 тысяч имен 36 429 оказались оригинальными, **ну ты понел. И вот, победителем конкурса стал** некто Павел Захаров, которому за такую идею подарили юбилейный 26-миллионный таз, случайно оказавшийся белоснежной Калиной. Вариант, который он предложил — **Granta**. Прочувствуйте элегантность! На фоне этого *Калина* и *Приора* — прямо-таки эталон благозвучия.

Во время презентации новой модели, даже несмотря на присутствие такого мощного мотиватора как **ВВП**, пиар-менеджеры, по давней привычке, жиденько обосрались: у чуда отечественного автопрома не захотел открываться багажник, а двигатель запустился только с пятого раза. Впрочем, багажник все-таки удалось открыть **старым добрым способом** (шутка), а неспособность мототелеги завестись объяснили хитрой электронной педалью газа — **нанотехнологии**, хуле. ВВП же, как обычно, сделал невозмутимо-веселый вид и похвалил вазовских сумрачных гениев за то, что в свежевысранное корыто влезает аж 2 мешка картошки. Что примечательно, перед приездом ВВП служба безопасности президента несколько раз осмотрела

https://www.youtube.com/v=QUM_zji8KAI
Гранта глазами Перисхилтона



Те самые два мешка картошки



Без косяков, по традиции, не обходится.

устаревают гораздо быстрее морально, чем физически. Отсюда и растут ноги, например, у «бюджетной» Калины, вышедшего из моды еще в 90-е. В августе-сентябре 2011 была произведена пробная установочная партия машин, в результате чего в комплектацию «Нищерброд» добавили-таки подушку водителя, изменили задние фонари и несколько модифицировали торпеду со стороны пассажира, подняв и без того немалую цену на 10к рублей. В пул поставщиков впервые вошли поставщики концерна Renault-Nissan по наиболее проблемным позициям (вентиляция, обогрев, сидения, выхлопная система, головной свет и т. д.). ИЧСХ, топовые версии («Люкс» и его опции) начали выпускать только к концу 2012 года, пофиксив багelist от менее дорогих комплектаций. Из самых вкусных опций «Люкса»: [климат-контроль](#), [АКПП](#), [датчик дождя](#), [2DIN магнитола](#), а также бессмысленный и беспощадный изюди-[ГЛОНАСС-навигатор](#). «Рекомендованная» (а значит, встречающаяся чуть более, чем нигде) цена самой дешевой Гранты с АКПП — 385 000 рублей, а цена комплектации «Люкс» со всеми ништяками и наворотами — 430 000 рублей, тогда как тот же [Logan](#) в подобной комплектации стоит уже несколько дороже для кошечки нищерброда. Существуют еще и недорогие во всех отношениях [конкуренты из Поднебесной](#), но престижность китайских среди [целевой аудитории](#) отрицательная в отличие от нулевой у Гранты, чем выгодно отличается от «убогих китайцев с кузовом из фольги» ©.

Впрочем, после того как машины первой товарной «предзаказной» партии проехали кто 3000, кто 5000 километров, все встало на круги своя. Почти все основные ведущие к бугурту косяки Калины (прежде всего по двигателю, КПП и сцеплению) были заботливо перенесены и на Гранту. В качестве бонуса были добавлены и новые — лютые скрипы на морозе «откуда-то между лобовым и/или задним стеклом и началом обшивки потолка», которые у некоторых вылились в потрескавшиеся стекла. Из-за хреновых трасс проводов оные то там, то сям попадают на острые кромки и могут неиллюзорно перетираться, вызывая замыкания и разнообразные глюки. Из-за плохого уплотнения жгутов и неграмотного расположения блока управления двигателем, в холодное время года в сам блок через негерметичные разъемы просачиваются химикалии, которые ВНЕЗАПНО разъедают нежную печатную плату, превращая машину в недвижимость. Также стоит взглянуть на ресурсный тест этого ведра, и понять, что гниёт она в разы хлеще Нексии и уже упомянутого Амулета: [6]. Так что, вкуче с повышением цены на 60+ тысяч уже за первый год производства, целесообразность такой покупки стала уже столь очевидной. За аналогичные или немногим большие деньги можно было купить и проверенный катафалк [2114](#), и многострадальную [Калину](#), и [Приору](#) в комплектации «стандарт», и новенький дрындует китайского и [не очень](#) производства, и [б/у иномарку](#) в возрасте 2-3 лет, которые не имеют всех тех классических вазовских прелестей сырой конструкции. Хотя бы понятно, как их чинить и как приводить в кошечное состояние.

Однако, даже спустя полтора года едва ли не все столь [любовно](#) наклепанные ведра пришлось отозвать в рамках целых трёх [отзывных кампаний](#). Причины — сплошные пустяки, как то: истирание топливной трубки об углы кузова с шансом последующего превращения автомобиля в фейрверк, отказ блока управления подушками безопасности или же отказ тормозов по причине вытекания тормозной жидкости из истирающихся тормозных трубок и блока ABS. Так что лично [тебе](#) следует хорошенько подумать, стоит ли отдавать свою жизнь на попечение очередного «народного автомобиля» за авторством вазовских инженеров.

По данным «Известий» [себестоимость этого мусора составляет всего 55.000 рублей](#). В то время как наценка на нормальные автомобили составляет 3-30%, на изделия [Автогаза](#) она минимум 300%. Сам Автогаз разумеется [опровергает](#). И не напрасно — на начало 2016 года средняя себестоимость (BOM, bill of materials) Гранты составляет [211 000 деревянных](#).

Lada Largus

Основная статья: [Renault Logan](#)

К середине февраля 2012 года стало известно, что Автоваз планирует запустить в серию очередную повозку: на этот раз универсал, дабы можно было наконец снять с производства «четверку» и не отмечать юбилей ее тридцатилетнего нахождения на конвейере. Так как полимеры на заводе просираются все быстрее и быстрее, на этот раз мощи автогиганта не хватило даже на то, чтобы произвести простенький рестайлинг и выдрать из машины все что можно для снижения себестоимости, как это было с Грантой-Калиной. Вместо этого [топ-менеджмент](#) предпочел залезть в карман своего партнера и крупнейшего акционера Renault-Nissan, взять их известное в широких кругах поделке Dacia [Logan MCV](#), выпилить логотип на капоте и запилить шильдики «Lada Largus» сзади. Особенно доставляет тот факт, что на [сайте](#) сего автомобиля в списке доступных языков нет даже английского, что намекает на ЦА повозки в виде цыган, [Югославий](#) и прочих [прибалтов](#). Машина, запущенная ушлыми румынами в производство в далеком 2006 году, была перезапущена в 2012 на Автовазе как флагман общей [модернизации](#) и [инноваций](#). Да, бывает и такое.

Кроме того, в день пуска модели в серию в городе [совершенно случайно](#) оказался [Он](#), не менее [случайно заглянул на завод](#), и поставил подпись на капоте первого экземпляра. Судя по частоте применения Солнцеликого в своих рекламных кампаниях, его визит, по-видимому, стал для завода совершенно обязательной процедурой для начала производства, наравне с оборудованной линией конвейера или налаженным выпуском запчастей, и без него запуск новой модели в серию невозможен просто физически.



Lada Largus и...

Lada Largus и...



...Dacia Logan MCV.

Найдите десять отличий.

...Dacia Logan MCV. Найдите десять отличий.

Lada Vesta и X-Ray

Уже в марте того же 2012 на Женевском автосалоне показали новый концепт X-Ray, являвшимся очередной итерацией приснопамятной Lada S. Внешне же эти абсолютно новые корыта похожи на эти ваши **Фокусы**, Солярисы, Кии Рио и прочее подобное (надо признать, что АВТОВАЗ совершенно легально скопипиздил дизайн, для чего был даже выписан Стив Маттин, дизайнер некоторых моделей Мерседеса и линейки легковушек Вольво, но добавил по бокам вмятины (идея того же Стиви), чтобы не были похожи, (погуглите фотки задниц форда мондео и киа рио 2013 года, тут все сразу станет на свои места). На крышке багажника Весты, чуть выше номера, можно увидеть огромные буквы L A D A, идея которых явно была перенята у Volvo.



Vesta

Vesta



Рентген (X-Ray)

Рентген (X-Ray)

Улучшения:

- Звучит банально, но дизайн. Как ни относиться к "стилю Хэ", но на фоне **креатиффчиков** вроде Самар, Калины и Гранты, машина хотя бы не вызывает фейспалм, и вполне неплохо смотрится. Это учитывая, что и "партнёры по концерну" дизайном своих поделий **не очень славятся**.
- Новый «богатый» салон икс-рея и Весты уже не из девяностых, почти не отличается, тот же жёсткий пластик, как и у остальных машин того же плана. В богатых комплектациях можно даже заказать обшивку алькантарой. Это вам, конечно, не кожа, но и не дерьмонтин, и тем паче - не ублюдочная тазовская рогожка.
- движло тоже новое: в максималке доступно целых 122 коня, которые немного любят масло, хотя многое опять же взято у Рено-Ниссана, рулевое — у Мегана, например, радиатор — от Логана/Дастера. Увы и ах, динамика не особо улучшилась (186 в максималке и сотка за 12 секунд против 182 и 11 у старого движуна 1.6 - это как-то не очень), а вот аппетит к бензину возрос.
- безопасность — невероятно, но факт, даже боковые и передние для задних паксов есть, правда, стоит это отнюдь не дёшево, но сам факт наличия говорит о многом. А тест, проведённый одним журналом (см. чуть ниже), только доказывает это.
- Оцинкованный металл! Да да наружные панели кузова оцинкованы, веста и иксрей прошел испытания в соленой (солевой) камере и у весты пострадала только крыша, наконец-то тазам не нужно варить днище раз в пару лет.
- Управляемость - неожиданный, но от этого ещё более массивный вин. В этот раз ренониссановцы настроили шасси действительно хорошо. Рулится Веста куда приятнее, чем многие конкуренты по классу, и лучше абсолютно любого российского ведра до неё. ЧСХ, подвеска осталась простой и ремонтпригодной - мелочь, а приятно.



Традиция

Без багов, как известно, не обошлось:

- новая приборка, казалось бы, надо радоваться, но как всегда... через жопу, из-за глубоких колодцев спидака — руль мешает лицезреть все то, что ниже.
- барабанные тормоза за эту цену. Это ультра-фейл (хотя после кризиса барабаны стали ставить и на популярных ведрах типа В нового соляриса\рио\поло\рапида, но истерить на тему "нет дисков, бла-бла-бла" очень популярно). Пофиксено в 2017 году сначала на Кроссе, а потом и на остальных машинах с движлом 1.8 - спустя 47, сука, лет, ТАЗ начал выпускать машину, на которой нет барабанов.
- движло под капотом загаживается грязью — сэкономили на нормальном уплотнителе, однако ставят утеплитель и защиту картера уже с завода.
- опущенный подлокотник водятла с правой стороны мешает пристегиваться, ибо прищелка от ремня врезана прямо в кресло.
- на скорости более 10 км/ч центральный замок должен блокироваться, но почему-то работает через раз.
- подогрев сидений жарит жопу, как в котле ацкого сотоны, причём даже летом. Хотя как владелец иксрей, уверяю это гоневое, подогрев слишком мягкий, лишь слегка теплеет.
- конская цена — нет, реально, голая веста в комплектации classic стоит 526 тыщ рублей, за эту же цену можно взять какой-нибудь буржуйский аппарат или **прульный лакшери**. В своё время, Волга Сайбер не взлетела из-за того, что не потянула конкуренцию с иномарками по цене. Впрочем, ныне ситуация иная (опции же!), и, несмотря на кажущуюся дикой цену, Веста и Иксрей всё равно дешевле практически всех собратьев по классу, в том числе популярных Kia Rio и Hyundai Solaris где-то на 100 тысяч в базовых комплектациях. Ниже Весты и Рентгенаа (кроме остальных тазиков, естественно) стоят только **китайцы** и **узбеки (Ravon)**.
- внутреннее освещение, как обычно, где-то в жопе негра, ибо водитель спереди может испугаться резкого света сзади.
- ну и, естественно, автоматоводы сосут хуйцы, ибо вместо православного Jatco, устанавливавшегося на Калины и Гранты, Весту и Иксрей укомплектовали дебильным тупым роботом, **динамика** которого заставляет делать фейспалм любого обладателя даже машины с древней четырехступкой. Ну, хоть механика неплохая — потому что французская, да и отечественная, которую устанавливают с 2016 года, уже не издаёт характерных звуков. Так что, тазоводы, "расстаться с мешалкой" вам предстоит ещё нескоро, **кекеке!** Однако, не стоит грустить, уже в 2020 обещают вариатор для 1.6. Для гурманов, с конца 2018, на 1.8л моторы, в ход пошел допиленный "робот v2.0" он получил ползучий режим, более быстрое и мягкое

переключение передач, избавился от рывков и клевков, особенно при переключении с 1 на 2. Завод пошаманил (спёр у тюнеров дампы) с прошивкой, пофиксил детские болезни... и теперь авто выпуска 2016 и 2019 с роботом и 1.8л ощущаются как совершенно разные машины.

После выхода (хотя в некоторых СМИ началось аж ещё за год до выхода) пошла мощнейшая PR-компания по восхвалению весты весточки. Ну как же, наше родное, посконно исконное, наконец то вроде приблизились к корейцам низшего ценового сегмента. К слову, в сравнениях Весты с другими конкурентами, все журналисты предпочитали не замечать в упор тот же китайский автопром который при примерно таком же качестве и чуть меньшей цене существует минимум с 2012 года. Ну ты понел. В остальном оба автомобиля породили весьма оживленные дискуссии, запомнившиеся разве что слесарями-автомеханиками, утверждавшими на полном серьезе, что, дескать выштамповки эти нужны, дабы скрыть экономию на металле — слишком тонко. Но АвтоРевю провела тест и, ВНЕЗАПНО, наша Лада оказалась лучше нежели Форд Фокус и Солярис (до Рио все же слегка не дотянула), что вполне оправдывает цену.

Таким образом, по прошествии нескольких лет после выпуска Весты и Икс-Рея, можно сделать вывод, что, судя по наметившейся тенденции, АвтоВАЗ решил отойти от производства малопригодного, но дешёвого говна, и взял курс на производство обычных жоповозок В-класса, то бишь Рио, Соплярисов, ПолуСеданов и прочих кредитотошнот. Но, хотя ситуация со сборкой стала за последние несколько лет заметно лучше, [добрые традиции качества запчастей](#) нет-нет да дадут о себе знать, так что всё это может закончиться для АвтоВАЗа плохо. Впрочем, те же [Logan](#) и [Almera](#) уже давно собирают в Тольятти, и отзывы об их качестве довольно-таки неплохи. А учитывая, что Иксрей построен на этой же платформе, а стоит на 100-150 тысяч деревянных дешевле кровного Сандеро, неудивительно, что отзывы на новые машины оказались не столь критичны, а продажи не так плохи, как многие ожидали.

Вскоре после выпуска седана, на Московском автосалоне был представлен и универсал ажно в двух вариациях - "обычной" и "вседорожной" (SW Cross). И, если обычный сарай мало чем отличается по характеристикам от седана, то вот о "кроссе" следует упомянуть отдельно. Сей пепелац представляет собой "люксовую" версию стандартного универсала, но с усиленной подвеской, клиренсом ажно 203 мм (на минуточку, почти что уровень [Дастера](#) и больше, чем у многих говнопаркетников!), максимальной напичканностью салона свистелками и перделками, дисковыми (о, чудо!) тормозами по кругу и, наконец, обвесами, придающими машине вид "типа кроссовера". [Ведущие автоСМИ](#) начали захлёбываться слюной в процессе [фапа](#) на очередное творение рашн автопрома, но, что удивительно: несмотря на отсутствие нормального мотора и человеческого автомата, конскую цену и [стандартные странности производителя](#), народ машину оценил весьма позитивно - в начале 2018 года Веста ухитрилась [вырваться во всероссийские лидеры продаж](#), и нехилая их доля пришлась именно на универсал - традиционно непопулярный в этой стране кузов. Свидетельствует ли этот факт о том, что АвтоВАЗ таки наконец выдал годноту - покажет время.

Примечания

- ↑ Алсо, была партия эмблем с надписью «ТОЛЬЯТТИ» (именно так, с R вместо Я), но она была быстро растаскана заводчанами на сувениры.
- ↑ сей ФИАТ похож на Самару чуть более, чем никуя, что подтверждает некомпетентность автора сей статьи

Тазоводы



Лада — ежедневно на улицах города!

любом вазовском форуме, в коих гопоты чуть больше, чем половина.

На Ладах зачастую ездят начинающие водители, и, пересев на автомобиль [другой фирмы](#) (который обычно не требует подобного постоянного ухода), они начинают ВАЗы презирать, стыдливо и неохотно вспоминая те времена, когда приделали на свою тарантайку синие писалки, красные клоунские шкалы, а также здоровенную скамЭйку на крышку багажника, чтобы присесть на неё с братком или бабой сЭмачки пощЭлкать.

Кроме начинающих водителей, на «джигулях» (в основном 2105 или 2106) часто ездят «джигиты» (по очевидной причине отсутствия денег и невысокой стоимости автомобилей ВАЗ Классика), нередко с отделкой салона [ковром](#) брестского производства 70-х годов выпуска. [Аравай-вай, вай-вай-вай-вай!](#)

Также данное «авто» повсеместно встречается и у людей, годовой пробег которых редко превышает 5-8 тысяч километров, когда покупка кредитопомойки не принесёт абсолютно никакого профита, а разница в цене будет окупаться годами. Не следует забывать и финансовый фактор: как ни крути, а ведра с болтами — одни из самых дешёвых автомобилей в [этой стране](#). И, если в восточной части страны [б/у-шные японки](#) легко поддерживаются в жизнеспособном состоянии на любой разборке, то такая же японка в центральной или даже европейской части может обречь владельца на долгие недели поиска и заказа запчастей по наиболее разорительным для нищевородского бюджета ценам.

Кроме того, на вазиках ездят гопники, которые, приобретя своё первое в жизни авто, резво принимают люто обсирать бюджетные иномарки, особенно китайские. Типичные примеры можно найти практически на

В дополнение к предыдущему можно отметить следующее. Поскольку ТАЗовские изделия выглядят весьма ущербно на фоне иномарок — молодые начинающие чёткие тазоводы стараются «облагородить» своё изделие, в том числе и музыкой. Соображения такие: если тарантайка отстаёт от иномарок по части технического прогресса — надо добавить музыки, **современной, клубной, ШТОП КАЧАЛО!!!** Ну или «шансон» тюремной тематики, дабы самоутвердиться в глазах окружающих. И при этом — не понимают, что в первом случае они просто похожи на идиотов, готовых лоб расшибить в поговорку про дурака и молитву, во втором же реально отсидевшие люди смотрят на них как на говно и смеются в глубине души — тоже мне, «блатные» нашлись, даже на шестёрку не тянут.

Антон Лирник и LirnikBand - Жигули (official video)
Годная песенка про сабж...

В спорах с дальневосточниками-прулями «риальные потсоны» на ТАЗах иногда даже выдают такие аргументы: мол машина дело мужское, соответственно надо не нежиться в салоне, наслаждаясь ходом подвески, а «быть мужиком», соответственно и погибнуть «достойно по-мужски», если вдруг придётся. То есть — **с колесом в салоне**, рулём в морде и движком на коленях, коих после удара не останется, если уж судьба попадется навстречу пьяному «пидору» или **оборотню**. Самые **упёртые** берут своих трёхлетних птенцов непристёгнутыми на передних сидениях ржавых «копеек», в **особо тяжёлых** случаях сажают туда жену/тёщу (нужное подчеркнуть), а малолетнего спиногорыза ей на колени. При столкновении с неподвижным тяжёлым препятствием на скорости 30 км/ч смерть дитёнка под мамой/бабушкой гарантирована, если последняя не пристёгнута. А даже если и пристёгнута, то она не сможет удержать ребёнка, и тот улетит в стекло, **так-то!** Недавний **случай**, коих даже во втором десятилетии 21 века происходит в ближнем и дальнем Поволжье ровно в семнадцать с половиной раз больше чем дохуя.

<https://www.youtube.com/v=8DDyX3fxGiw>
Космической кары нейтронный фугас.

Вазы любимы водителями околomosковских такси за стартовую дешевизну и убиваемость в пределах окупаемости (даже если они таких словечек не знают). Ну да, и самое дорогое в такой шайтан-арбе это радиостанция, бормочущая голосом мамки из борделя, телевизор, ни фига не показывающий и мобильник пассажира. Хотя при правильной мотивации может почти бесплатно доставить аж за 200 километров в любую опасную сторону от МКАДа. Минус — **Радио Шансон** или диск с выдержками из него же.

Заметная часть зубильщиков и антилопщиков, поднявшихся в последнее время по деньгам, пересела на **форды фокусы** и прочие **мазды-трёшки**, разномастных китайцев, лоханы и пезопки, тем самым, во-первых, привнес в стереотипный портрет «бюджетного иномарочника» жирный мазок невменяемого долбоебизма, сракерства и колхозного **понторезания**, а с другой — освободив место (и свои проданные подешёвке убитые помойки) для ещё более невменяемой публики, у которой даже на новое зупло денег не хватало. Получилось повторение той же самой ситуации, что и с миграцией **поляков** в Америку в XIX веке, которая сильно понизила средний **IQ** в обеих странах.



Негромобиль!

Также существует особая эволюция тазика — **понторез (арамобиль, хачмобиль, амер. расов. shawerma shuttle)**. Обычно это чОрная-2112 баклажановая 2107/синяя/зелёная 2109/99 с тонировкой «в ноль», блестящими турецкими дисками, самолетным крылом на заднице, колхозным ксеноном, гремящим от двух сабвуферов салоном и соответственно пердящим на весь район глушителем.

И, всё-таки, в чём профит???

«Toyota — управляй мечтой; VAZ — не ссы, доедем! »

— Онегдот

«Toyota — управляй мечтой; VAZ — управляй тем, что досталось! »

— Нианегдот, а пичальные реалии)

В первую очередь, конечно же, в конских таможенных поборах, как официальных, так и представляемых в виде сусанистических услуг по обходу кафкианского таможенного законодательства, многократно увеличивающих цену на всё автомобильное, что хотя бы частично делается за бугром. Ну и по мелочи:

- Тут были мысли про «классику», но **уже не судьба**. Помним, скорбим.
- При максимальном бюджете до 80 тыс. руб. б/у ТАЗик является самой выгодной покупкой по соотношению «(покупка + общая стоимость владения — те деньги, за которые остатки удастся продать) / пробег» при пробеге до 100 тыс.км. (или 5 лет для среднестатистического водителя), в разы опережая **даже самые бюджетные иностранные** автомобили, особенно купленные в кредит на 5 лет с ежегодным КАСКО и пожизненным анальным рабством при невыплате.
- Зубило второго поколения не столь выделяется в городе своим архаичным дизайном, как такие же по цене 20-летние иномарки. Зачастую для офисного планктона этот фактор намного важнее технических характеристик авто.
- В некоторых районах **Тэкии Твери** можно полностью поменять все ржавые элементы машины + выполнить покраску за 50 000 рублей. Потом при регулярном посещении автомоек с нормальной авто-химией кузов очень долго будет в хорошем состоянии. Проверено на 21099 1992 г. в., реэкспорт из Греции.
- Оно же, если имеет серебристый цвет, прочно ассоциируется у многих частников с ментами, заставляя частников расступаться, особенно на востоке от Урала;
- **Калина** и Приора — вполне современные авто с ценами ниже, чем у популярных иномарок того же класса,

произведённых в России. Тут уже профит не очевиден, ибо питерский Hyundai Solaris и калужский VW Polo Sedan, московский Renault Logan зачастую ненамного дороже в минимальной комплектации, но не имеют таких же проблем с качеством, как вазы. К тому же есть ещё и китайские конкуренты — Lifan Solano, Geely Emgrand EC7, Geely МК и Chery Vovus, которые при аналогичной цене предлагают гораздо более богатую комплектацию, и **внезапно** нормальную безопасность. Да-да, после краш-теста Geely МК газетой «Авторевю» противники китайских авто **изошли на говно**, так как ожидали повторения краш-теста **Амулета**, но ожидания не подтвердились, не говоря о том, что Эмгранд успешно прошел краш тест по методике euroncap в европе на хорошие 4 звезды, обогнав по безопасности тот же логан. Стоят они примерно одинаково.

Ну и:

- Почти все запчасти практически бесплатны, но некачественные и сделаны неизвестно где. Качественные надо искать, и они стоят денег. На **однокласснике нерусской марки** одна пепельница стоит за тысячу. Это слегка компенсируется тем, что покупать запчасти для вазика приходится почаще. Зато они есть в любой аптеке или супермаркете, в отличие от иномарочных. Внезапно, многие запчасти, в частности оригинальные кузовные детали, приблизились по ценам к уровню японских производителей, догнав и перегнав корею и тайваньский неоригинал. Вкусно кушать хочется не только собирающему предприятию, но и поставщикам-смежникам, а зарубежным конкурентам можно всегда наступить на хвост повышением пошлин, ведь так?
- Большинство поломок чинится при наличии прямых рук и багажника, наполовину полного инструментами и запчастями, прямо на ходу. Развивает знание матчасти, поэтому матёрый жигулист смотрит на кредито-фокусное быдло, мигающее аварийкой на обочине, как на говно. Пенсионеры же на своих жигулях умеют только отвёрткой болты качества / количества смеси в карбе крутить, да бобины менять. При виде даже инжекторного мотора на вазе, офигевают. Вот чтобы не офигевать и не позориться — также смотрят на иномарочников, как на говно.
- В ебнях, где благодаря двум традиционным российским проблемам, мелкие и не очень поломки и так случаются с завидной периодичностью, необходимость чуть чаще лезть под капот, но с возможностью починить многие вещи своими руками или за разумную плату у знакомых, является скорее плюсом, чем минусом. Тем более, что в таких ебнях ТАЗы могут быть единственной маркой, достать детали для которой стабильно не является проблемой.
- Разминка мышц спины, шеи, а также тренировка вестибулярного аппарата при поддержке падающей крышки багажника головой.
- **Патриотично же, епта!**
- Жигули-классика зачастую (но не всегда, некоторым везёт) живут в абсолютной гармонии с природой благодаря продвинутой системе отопления и вентиляции салона-капсулы. Зимой в них сводит скулы и костяшки пальцев, а летом это мобильная сауна.
- Царапина на двери ваза или мягое крыло воспринимаются совсем не так, как на иномарке.
- Ваз не жалко убить. Однако самому убитись на вазе жалко.
- При условии периодического осмотра, своевременных замен деталей, применения качественных з/ч (оригинала производства Тольятти, а не «Германии» или «Италии») и наличия минимально-прямых рук, вероятность внезапной потери способности к самостоятельному передвижению вазика стремится к полному нулю. Однако машина утомляет низким уровнем комфорта и постоянными мелкими поломками, что подчас доводит небогатого владельца до покупки праворульки или кредитопомойки.
- Во всех комплектациях Калины и Приоры есть электростеклоподъемники и сигнализация с иммобилайзером и центральным замком. Всяким шликаносам и лоханам такое и не снилось! А в люксовых модификациях появились и обычно работают (sic!) климат-контроль, АБС, **ЕБД**, фронтальные ~~пружины~~ подушки безопасности, ремни с преднатяжением, электрзеркала, стеклоподъемники по кругу с автоматическим доводчиком, противотуманные фары, парктроник, датчик света, датчик дождя и отдельные поогрейки. Невиданный прогресс для **отечественного автопрома!** И все это по адекватной цене. Для сравнения, Logan в аналогичной комплектации выходит на 140 тысяч дороже.
- Правильный, то есть дешёвый и старый ваз в силу дешевизны не нуждается ни в КАСКО (от 30 тыр в год), ни в охраняемой стоянке (24 тыр/год), а в силу **давно** кончившейся гарантии — не нуждается в обслуживании официальным дилером (переплата от 10 тыр в год при тех же расходниках в хорошем, годном обычном сервисе), то есть по сравнению с новым автомобилем через год эксплуатации ВАЗ становится просто бесплатным.
- Ваз — постоянный источник **экспы** для джыдаев, презирающих автосервисы.

Алсо, эти ваши вазы даже экспортировались в некоторые другие страны и их можно встретить по всему миру. Правда, ходят упорные **слухи**, что экспортные варианты лучше «внутренних». Но после распада совка, миллионы этих ведер со всего мира прибыло под гордым именем реэкспорт просто дохрена да и стоили даже у нас тоже дорого, ведь продавцы нагло пиздели о «лучшем качестве», вовсе нихуя.



Англия



Куба. 1.5 копейки



Австралия



Новая Зеландия



Автосервис в Канаде...



...и что оттуда выехало

Ты купил ГАЗ

«У меня ГАЗ-21Р... И я **ВООБЩЕ** не понимаю, как можно, в здравом рассудке, ездить в телегах АвтоВАЗа »

— Анонимус

М-да, бывает. То ли **нормальная тачила поломалась**, то ли **крысис** так дурно влияет, то ли **снобизмом** ты не облагорожен...

Прежде всего учти, что покупать машину из последних денег недопустимо. Как минимум 10% наличкой от цены покупки у тебя должно быть в виде резерва. Вообще, покупка машины тащит за собой кучу сопутствующих трат — постановка на учёт, техосмотр, ОСАГО, штрафы, расходники, первые въезжания, обслуживание, всякие улучшения, устранение неявных и мелких поломок. Всё это очень ощутимо суммируется. Покупать Renault Logan на последние деньги вместо б/ушной десятки за полцены может оказаться довольно хуёвым решением. Не, ну шансы не 100%, но немаленькие, **я гарантирую это**.

Что проверить

- Прогляди форумы по машине, которую собираешься покупать. На некоторые, например, на «**Ниву**», есть очень годные маны по приведению в боевую готовность — [7], [8].
- Если ВАЗ **ижевской сборки** — VIN ХТК, алсо ижевские четвёрки можно легко отличить по «семёрчному» капоту с выпуклостью посередине, то лучше не бери. Их собирают пьяные вотяки, так что скорее ты получишь ненадёжное и покрашенное без грунта говно, чем надёжное.
- При покупке б/ушной машины лучше не опирайся на /lm/-ные советы, а возьми с собой опытного товарища — **ты** всё равно, скорее всего, резонатор от коллектора не отличишь. А будучи в восторге от самого факта покупки, проглядишь детали, которые человек со стороны увидит сразу. Попроси владельца скататься с тобой на знакомое СТО, где обслуживается папа/дядя/дедушка. Если отказывается — ты понел.
- Загни машину на эстакаду. Проверь резиновые пыльники ШРУСов на переднеприводных, резинки опор двигателя и сами опоры, степень коррозии днища, вид снизу движка, коробки и редуктора моста на потёки масла и общее состояние.
- Проверь электрику.
 - Тщательно проверь состояние разъемов, идущих к фарам, габаритам и поворотникам, а лучше разъедини и погляди на состояние самих контактов: они должны быть чистые и без сизого/зеленого/ржавого налета. Если проглядел — в один прекрасный момент останешься без лампочек, и только б-г тебя спасет от камаза, если это будут стопы.
 - Глянь на панель плавких предохранителей (обычно **чоткие поцики** ставят заглушки из проволоки). Если проглядел, есть шанс **спалить нахуй весь пепелац**, если что-то где-то удачно замкнет на массу.
 - Выкинь нахуй родную «шоколадку» (ака «таблетка», регулятор напряжения) и поставь новую (150 р.) — родная «шоколадка» может пойти по пизде от нелёгкой жизни на любом газике. Симптомы: просаживается напряжение в бортовой сети (на приборку вольтметр не вынесен, за исключением 2105/07 и «Самар» с низкой торпедой, где он таки имеется. На «европанели» тоже имеется, цифровой, на экранчике где часы. Два нажатия на кнопку сброса счетчика), полное потухание габаритов и фар ночью, при переключении на дальний не работают поворотники. Если **жалко выкидывать**, вози с собой новую про запас, меняется она за 15 минут.
 - Купи баллончик силиконовой смазки и пробрызгай все контакты и разъёмы, кроме свечных. Таки залил свечные? Беги в магазин за новыми свечами, проводами и молись б-гу, чтобы не сгорел от твоих опытов модуль зажигания.
 - Особое внимание обрати на «чёрный ящик» (*офиц.* монтажный блок) с реле и предохранителями на «Самарах» — из-за его неудачного расположения он часто заливается водой и, соответственно, через года 2 — 3 «дорожки» могут сгнить нахрен. Симптомы: разнообразные, критичные и не очень глюки электрики, как правило нестойкие и периодические (из серии «то фурычит, то барахлит»). Обычно плата внутри капитально засрана, поэтому попробуй почистить тряпочкой, смоченной в бензине или



Ремонт на коленке табуретке.



Надёжная противоугонка — **такая** противоугонка.

спирте. Если продавец сопротивляется твоему любопытству, или явился вид на местах позеленевшую плату с частично разложившимся слоем защитного лака, вложи в заначку 3 — 4 т.р. за замену монтажного блока в сборе, а лучше сделай это сам. Ибо наебнется он обязательно.

- Вынь все релюшки и предохранители и обрызгай силиконом их контакты, не забыв проверить их состояние (см. выше). Если баллончик с трубочкой, постарайся добраться и до платы самаровского ЧЯ. Так ты капитально продлишь жизнь контактам, и они ответят тебе взаимностью. Если их состояние говорит о прошлой бурной жизни, замени всё, что вызывает хоть каплю сомнения, стоят релюшки и предохранители копейки. Иначе ты рискуешь испытать на себе **FUUU**-эффект темной ночью посреди чистого поля, когда у тебя ВНЕЗАПНО выключится дальний свет и совершенно не захочет включаться.
- Неплохо бы пропаять, а лучше заменить клеммы аккумулятора — сгнивают за несколько лет. И залитолить их (это ВАЖНО!) хорошенько. Обрати внимание на плюсовой провод от генератора до аккумулятора. Зачастую в магазинах продавцы нагло пиздят тебе, что провод заводской, но это не так. Внимательно посмотри на сечение этого самого проводка, чем оно больше, тем лучше, ибо сгорит он в самый не подходящий момент зимой в поле, когда все потребители включены на максимум.
- Проверь фокусировку фар. На заводе должны за этим следить, но сказочный долбоебизм рабочих порой превосходит даже самые смелые ожидания. Если же на тачке до тебя катался **Вася с сэмачками и чиксой**, причём исключительно днём — то шанс обнаружить одним прекрасным вечером, что одна фара пытается высветить бомбардировщики Luftwaffe в небе, а вторая ищет диверсантов **Waffen-SS** в придорожных кустах, возрастает многократно. Также проверь надёжность контактов — а ещё можно припаять намертво.
- Характерной особенностью некоторых подвидов тазиков являются патроны ламп задних фонарей, сделанные на манер клавиатур, из токопроводящей плёнки. Такие огни могут гаснуть от любого чиха, окисляются примерно за месяц, а в комплект инструментов приходится добавлять зубной порошок. Силикон помогает и здесь. Но при первой же возможности замени весь блок целиком, например на **фонари «Освар»** с нормальными патронами и проводами вместо фольги. Либо поищи доступные светодиодные эквиваленты — выглядит это по-пацански, но лучше выглядеть по-пацански, чем загреть под тяжёлый **КамАЗ**, едущий сзади в трех метрах только потому, что он не видел твои заляпанные говном лампочки накаливания. Китайский колхозный прощпрот-стритстрём **не нужен**, его не видно на солнце. Обрати внимание, чтобы новый блок был сертифицирован, иначе — прощай легальный техосмотр. Если неохота заниматься **ара-тюнинггом**, то можно фонари не менять, а намазать проблемные контакты в старых смазкой для электроконтактов, скажем, Liqui-Moly. Если дружишь с головой и руками - немедленно купи и замени разъемы плат задних фонарей. Дело в том, что контакты в колодке постепенно раздрачиваются и разваливаются нахуй. Стоит сей приبلуда 50 рублей в магазине. После этого фонари начинают светить хорошо и ебать мозги перестают.
- Проверь работу коробки передач — все ли передачи хорошо втыкаются, на коробках с защитой от включения заднего хода — проверь, работает ли. Также, на практически всех переднеприводных мерзко дребезжит рычаг коробки на оборотах 2000-3000 — врождённый дефект. Можно ставить короткоходные калиновские кулисы, можно точить фторопластовую втулку, но может стать ещё одним аргументом при торге. Также на «девятичном» семействе довольно быстро летят синхронизаторы. Из-за этого чаще всего бывает трудно включить вторую передачу — она хрустит. При первых признаках этой неисправности надо как можно быстрее менять синхроны — сэкономишь пару тысяч на замене шестерён второй передачи, а до ремонта лучше ездить с двойным выжимом сцепления и перегазовками.
- Почаще проверяй гайку с задней стороны прикуривателя (касается тех, кто пользуется видеорегистраторами). Если часто вставлять-вытаскивать зарядник, то гайка будет разбалтываться, что впоследствии приведёт к таким сюрпризам, как замыкание плюса на массу, перегорание первого предохранителя с лишением звукового сигнала, стоп-сигналов, часов и лампочек в средних стойках (а если ещё сигнализация есть - то и питания на концевики дверей, т.е. двери на охрану ты не поставишь).

Если купил б/у машину

- Внимательно отнесись ко всем побитостям, неровностям и закрашенным местам. Есть неплохой шанс потом, сняв бампер, увидеть строительную пену, покрытую тонким слоем шпатлёвки.
- Если на б/у машине снаружи стоят неродные пластиковые части (обвесы) — обязательно заглянуть под них (снять), так как их в 90% случаев ставят, чтобы спрятать, например, полностью сгнившие пороги и подкрылки.
- Первым делом поменяй расходники: смени **ВСЕ** жидкости — охлаждающую (лучше с промывкой системы), тормозную, масло в коробке, двигателе и заднем мосту — на известные, или как минимум внушающие доверия марки. Залей свежачка и в побитую жизнью тарантайку, ибо после использования **ценителями отечественного транспорта и профессиональными водителями** важные для работы вещества превращаются в нечто мерзкое и один хуй, небезопасное.
- Проверь состояние резины, изношенную и подозрительную — поменяй. Если тазик после чоткого потсана — обязательно. Новая резина выливается минимум в десяток процентов цены таза, но шины — это жизнь, а на пассивную безопасность лучше особо не рассчитывать. Еще неплохо смотреть на сами диски, ибо с ржавчиной и продавками в дырках болтов, превращаются в небезопасный аттракцион. Если повезет, то почувствуешь откручивающееся колесо. Экономить на масле и резине — последнее дело.
- Смени аккумулятор! Заводской у чётких пацанов дохнет через 2-3 года, тупо лопаются корпус.
- Свечи, высоковольтные провода, тормозные колодки менять в любом случае надо, даже на **чётких тачилах**.
- Проверь тормоза. Прокачай их, замени сильно изношенные колодки (задние тоже, блджд), потрескавшиеся резиновые шланчики, манжеты цилиндров. Проверь состояние тормозных дисков и барабанов.
- Тщательнейшим образом проверь систему охлаждения. Посмотри, не забит ли грязью и мухами радиатор. Замени: помпу — ставь только оригинал ТЗА; термостат; реле включения вентилятора; старый радиатор. Осмотри резиновые патрубки, не начинает ли трескаться пластиковый расширительный бачок, проверь работу датчика уровня охлаждайки с сигнальной лампочкой на тех машинах, где он есть. Где нет — лучше поставить. Смени краник отопителя на керамический ЯВВА. Ещё лучше выпили нахуй этот кран и подключи печку напрямую, через два обрезка металлической трубы. Разницы ты не почувствуешь, так как

заслонка при переводе на «холод» отсекает поток воздуха от радиатора (ну или как вариант, поставь в моторный отсек шаровый водопроводный кран). Зато не надо будет потом менять этот ёбанный кран, который начинает подтекать через месяц-другой после покупки. Внимательно осмотри и периодически проверяй систему на предмет течей и уровня антифриза, на работающем двигателе и зимой — особенно. На холоде резина дубеет и плохо прилегает к металлу, а антифриз ЧСХ становится более текучим. Заменяй всё, что вызывает у тебя хоть какие-то подозрения. Перегрев двигателя неминуемо ведёт к его пиздецу, [инфа 100%](#). Хомуты ставь только типа «Норма», без сквозных просечек и нержавеющей, проверь их магнитиком при покупке. Всегда вози новый бачок и канистру антифриза, который у тебя в системе. Не помешает и комплект патрубков с хомутами.

- Отдельная тема — крышка радиатора. Если на ней не открываются клапана повышенного и пониженного давления — систему охлаждения начинает колбасить. Давление не стравливается, соскакивают патрубки, рвёт радиатор основной и печки, течёт краник отопителя, лопаются, сдуко, сам пластиковый бачок. Как её проверить — в интернете написано. Но лучше сразу заменить на новую, потому что за 3-4 года ТОСОЛ (по рецептуре из 60х годов, ага) разъедает нахрен клапана в крышке. Как следствие — повальные замены краников, радиаторов и расширительных бачков в эти самые сроки. Лучше взять за правило менять её каждый раз при замене антифриза.
- Некоторые советуют пролить маслом пороги, чтобы не гнили, но говно идея, пороги и скрытые полости обрабатывают антикором. Можно не ебать мозги и отпидарасить их солидолом, а лучше мастикой.
- Желательно докрутить все болты и гайки — не очень прикольно, когда тебе солнцезащитный козырёк на ходу в лицо падает.
- Если тебе досталась машина после долгой стоянки, сразу готовься менять всю резину: патрубки, хомуты, ремни, шланги, прокладки, сальники и гидравлику. Это навскидку. Начать лучше с тормозов, причём не дожидаясь, пока с ними что-то случится, так как это один хуй неизбежно.
- Хорошей приметой является смена ремня ГРМ вместе с роликом натяжения — встретятся клапана с поршнями, и [привет, капиталка](#). На некоторых движках (21083, 2111, 21114, 21124, 11183) клапана с поршнями не встречаются (выточки / конструкция поршневой), но ехать всё равно хуй получится. Новый ролик смажь заново, смазкой для ШРУСов с молибденом — уверенность здесь не помешает. Их дофига вообще сухих. Вози с собой запасной ремень! Он всегда рвётся неожиданно.
- В классике целая куча подкапотного хлама выпиливается ещё первым хозяином в течение первого года: ЭПХХ, трубка сапуна, трубка воздухозаборника воздушного фильтра, крепёж аккумулятора (на классике с принудительным охлаждением плохо закреплённый аккумулятор на первом бугре летит прямым в крыльчатку на порубку, попутно устраивая средней паршивости экстерминатус в подкапотном пространстве), целый ряд клемм, лампа подкапотного освещения, не способная осветить даже собственную колбу.
- Обязательно уточни, установлены ли на машине какие-то хитрые противоугонные электронные системы, кроме обычной сигналки с брелком. Иногда попадают иммобилайзеры под нештатный шкив коленвала, блокировки капота с разрывом цепей, например, форсунок и бензонасоса, и подобные милые вещи. Рано или поздно, вся эта электронная гадость начинает лютно, бешено глючить. Как результат — приезжаешь ты на выходные к любимой бабушке в деревню Пердь Мухосранского района Кемьской волости, на следующий день крутишь ключ в замке, стартер молотит, а двигатель никуды не заводится. [Приехали](#). Обязательно покажи свою машину грамотному электрику по сигналам-блокировкам. Всю подобную противоугонку надо выпиливать нахуй. И чем быстрее, тем лучше.
- Оперативную память ЭБУ («контроллер», «мозги») на инжекторе в любом случае надо сбросить, так как он обладает обучаемостью стилю езды. Просто сними клемму с аккумулятора на пару минут. Если до тебя на машине ездил стритсракер или очень тихий задрот — сбрасывать в обязательном порядке. Ты удивишься, насколько движок будет адекватно работать.
- Если на инжекторном газу в салоне при открытых окнах воняет бензином, это не нормально. Мест происхождения запаха два — бак и сепаратор. Сепаратор можно проверить, открыв люк заливной горловины (но не саму горловину). Чёрный бачок там — он и есть. Если он в подтёках, менять однозначно. Вообще на исправной машине если сунуть нос в люк, то бензином пахнуть не должно ваще. Второе место — бензобак. Подними заднее сиденье, открой лючок и посмотри, воняет ли оттуда/мокро ли там. Если да, то нужно попробовать затянуть все шпильки крепче. Если не получится (шпильки там очень тонкие и срываются на раз, после чего из них начинает сильно сопливить, вплоть до того, что после полной заправки за минуту стоянки натекает лужа диаметром 40 см) вытащить насос, а потом послойно промазать всё герметиком (использовал чёрный формователь прокладок Permatex, несмотря на то, что на упаковке написано not recommended for gasoline, с задачей он справился на ура). Очень важно промазать между баком и резинкой (резинку и сетку ЭБН купи сразу новую). Добро пожаловать в невоющий таз!

Аддоны

- Купив восьмиклапанный сабж, особенно новый, отгони его к араму отрегулировать клапаны. Или отрегулируй сам, это не так уж сложно, если руки прямые — в книжке написано, как. Инжекторных тоже касается, бджд! И делать это надо раз в 25к, не реже. Иначе рискуешь в один прекрасный момент оказаться рядом с безжизненной машинкой, которая, несмотря на исправность системы зажигания, питания и прочего, ни в какую не хочет заводиться из-за [ВНЕЗАПНО](#) пропавшей компрессии. Поменять прогоревшие клапана стоит 10 тысяч рублей. Когда анонимус покупал девятку, этого совета здесь, к сожалению, не было. Анонимус также категорически рекомендует попросить проверить при этом состоянии толкателей клапанов, потому что копеечная деталь может ВНЕЗАПНО сломаться и распредвал начнёт играть регулировочной шайбой в хоккей. Это, как ты понимаешь, хуёво. С гидрокомпенсаторами, конечно, дело обстоит надежнее, но надеяться нельзя.
- Кондиционер (не для волос, понятно) — величайшее благо, особенно летом в пробке. Если ты ещё только выбираешь авто (в основном касается калин и приоров) — при прочих равных выбирай с кондеем, пусть оно и будет стоить ненамного дороже. Ставить кондей отдельно — можно, но это накладнее, чем покупать авто сразу с ним. Совет владельцам авто с кондеем — при наличии в салоне запаха санных тряпок не вспоминать, кого ты возил, а ехать чистить испаритель кондиционера (процедура простая, можно

справиться и самому). Даже зимой, хотя бы раз в месяц, в конце поездки включай и давай кондиционеру поработать несколько минут, это разгонит смазку в компрессоре. За холод не переживай — под капотом жарко даже зимой.

- Если при деньгах — купи нормальные коврики и дополнительную защиту на поддон картера.
- Нормальные асферические зеркала с антибликом и обогревом очень нужны. Электроуправление и репитеры поворотников клёвы, но пиздец как дороги и **не особо нужны**. На классике надо сразу ставить нормальные зеркала с корпусом, в девятках-десятках достаточно поменять (и подключить) зеркальные элементы, хотя лучше сразу ставить политех. Плюсы — вменяемое ручное управление, больший размер, складываются. Минусы — надо высверлить в дверях два отверстия **Ø27 мм** (можно и не сверлить, выкусывается кусачками, закрывается накладкой), а также вырубленный из куска пластмассы сток по мнению многих лучше подходит к зубиле по дизайну, нежели зализанные политехи, но это на любителя. Под зеркало обязательно подложи кусок поролона, особенно под его нижнюю часть, иначе за полтора года протрёт насквозь дверь. Хинт — если на десятке в правом зеркале ты всё время видишь свой бок, даже при полностью отжатом зеркале — отогни корпус зеркала и подложи под гофру болтик. Если техническим складом мышления ты **не облагорожен**, или мешает **что-то еще**, можно повесить здоровенное панорамное зеркало поверх штатного салонного. Хорошее, годное панорамное навсегда решает проблему с зеркалами, я гарантирую это.
- Датчик давления масла от шестёрки полезно установить на любой таз, и не только. Пользы в стопицот раз больше, чем от спарцменского тахометра размером с бабушкин будильник.
- Парктроник — экономически целесообразно ставить самому. Дешёвые модели такие дешёвые, работа относительно простая (если датчики только назад и бампера пластиковые), но муторная. Надо снять бампер, разметить, просверлить, пропустить провода в багажник через специальную дырку в корпусе (для проводов освещения номера), подключить парктроник к фонарям (дорогие подключаются к БК, дешёвые узнают о торможении или заднем ходе исключительно через фонари), а также пропустить провод до дисплейчика по порожкам. На вечер работы отвёрткой и дрелью, но если есть и передние датчики — довольно сложно в салон протягивать. Несовместимы с образом крутого пацана.
- Разветвитель прикуривателя. Прикуриватель для машины — всё равно что USB-порт для компьютера. Всё пользовательское электрооборудование, от автохолодильника до зарядки навигатора, питается от него, а прикуриватель — единственный. Разветвители есть самых разных форм и расцветок, с отдельными переключателями на каждое гнездо, даже с USB-слотами для зарядки плееров и КПК. Если собираешься ездить далеко — вещь обязательная. Может получиться факап, если купишь прикуриватель с вилкой европейского стандарта, который короче советского — придётся покупать переходник, или отрезать вилку и подключать провода напрямую. Еще можно открутить верхнее кольцо европейки, вынуть оттуда пимпочку, которая контактирует с дном прикуривателя, и вместо неё вставить в кольцо полуторасантиметровый стержень, туго скрученный из фольги с маминой кухни. Всовывать аккуратно, не надавливая, ибо можно её погнуть. А еще лучше не морочить себе жопу поделками из фольги, а вставить вместо «пимпочки» болт или шуруп подходящей длины, который шляпкой отлично будет держаться за кольцо. Особо отмороженному краснолазку рекомендуется сварганить на базе прикуривателя полнофункциональный **АТХ**. Но лучше всего сразу купить инвертор (12v в 220v), и использовать бытовые зарядные и БП, а не отдельно покупать автомобильные.
- Неплохо бы улучшить противоугонные свойства своего авто установкой механического блокиратора рулевой колонки типа «член». Неудобно пользоваться и можно забыть поставить, но лучше что-то, чем штатный замок зажигания. Для переднеприводных есть вариант установить другой, более стойкий и удобный в эксплуатации замок зажигания целиком. На «рынок» такой авто угнать будет затруднительно, особенно если вывернуть колёса к бордюру/поребрику, например. Есть ещё вариант штырь в КПП, но постоянная парковка на 1 или R раздрачивает механизм выбора передач, в котором в конце концов лопаются пружинка.
- Цена ништяков на ВАЗ весьма демократична, а потому можно улучшить ходовые качества сей телеги. Годные пружины и амортизаторы, ЭСП и другие девайсы не разорят тебя, а пользы от них будет достаточно. Для маньяков Таз — непаханное поле для улучшений за вполне адекватные деньги.
- Так же, если руки чешутся и есть деньги, будет полезно вместо дебильных накладок с молниями на приборку сделать нечто **подобное**. И паяльник научишься правильным концом держать, и пацаны зауважают. (а может и попросят такое же сделать, за деньги, разумеется). Преимущество такого подхода — ты сам определяешь КАК все будет в итоге. Занятие на месяц-полтора тебе обеспечено. (КЭП намекает, семь раз отрежь, один раз отмерь. Это все-же электрика!)
- И не забудь про аптечку, буксирный трос и знак аварийной остановки. Также огнетушитель, его объём должен быть не менее 2-х литров и он должен быть **порошковым**, а иначе на техосмотре не проканаает. Но не покупай его хуй знает где и не бери пластмассовый — подобные быдлоогнетушители, купленные «на отъебись» и «для техосмотра» могут тупо не сработать. Однако после порошкового приходится менять салон, поэтому особо умные возят углекислотные ОУ-3. Это — твоя жизнь, анон, и тех людей, кто с тобой едет, помни об этом! Кстати, как показывает практика — углекислота обивку и древесину тушит почти никак, плюс загазовывает салон вместе с зажатыми помятым кузовом людьми, но только она способна снести по-настоящему всерьёз полыхнувший под капотом бензин, так что совершенства в мире нет. И да, если тушишь углекислотой — сначала сбей пламя, а потом не расслабляйся и каждые несколько секунд делай короткий «чих» по узлам и агрегатам, пока они горячие — пары бензина могут взять весьма эффектный и опасный реванш, так что ОУ-3 — это хорошо, но ОУ-5 — надёжнее. Да, он большой, но ведь тебе его не на спине таскать, не так ли? Впрочем, самосрабатывающие огнетушащие устройства для установки под капот сейчас тоже недороги, но весьма полезны.
- Касается владельцев "классики". Если живёшь в районе с неспокойной криминогенной обстановкой - защити свой тазик от возможных посягательств.

Основные объекты обожания автоворов - аккумуляторы и бензин. Для защиты аккумулятора неплохо будет огородить чем-нибудь трос капота (например, закрыть железным листом, но так, чтобы его можно было без проблем снять ибо нередки случаи обрыва троса), крепко зафиксировать пластмассовые решётки капота на 2103/06 (потому что их выламывают в первую очередь), также запили клеммы с гайкой и болтом да затяни покрепче (но не переусердствуй ибо свинцовые клеммы от малейшего усилия лопаются), поставь на

аккумулятор заводскую планку со шпильками. Чтобы не слили бензин, если есть сигнализация, поставь геркон с магнитом на лючок бензобака и подцепи к концевнику багажника, на лючок воткни пружину, чтобы он закрывался сам. Заводские крышки с замком (даже кодовым) малоэффективны, поскольку легко ломаются отвёрткой. Также некоторые умельцы ставят в горловину половинку амортизатора с просверленными отверстиями, чтобы шланг в бензобак не залез.

Инжекторные

- На машины с инжекторным двигателем очень рекомендуется поставить бортовой компьютер **среднего ценового сегмента**, например дешёвый Штат X-1. Нужду в компьютерной диагностике снимает вообще, совершенно. Хинт — компьютерная диагностика для тазов заключается в том, что к К-линии через переходник подключается ноут, на котором спец видит то же, что и ты на БК. Расход топлива, коды ошибок, напоминания про ТО и прочая диагностика — ну ты понял. Единственная проблема, мозгов и знания по ремонту эта информация тебе не добавит, да и не сравнится балалайка за 1500 деревянных с вундервафлей, стоимостью как твоя ржавая помойка (да, да, ценник на диагностическое оборудование начинается от примерно 60 тысяч рублей). У хороших инжекторщиков с зарплатой в 5 тысяч в день довольно быстро себя окупает.
- На тазах с инжекторным двигателем также настоятельно рекомендуется выкинуть нахуй и без сожаления заводской датчик положения дроссельной заслонки (ДПДЗ) и поставить вместо него датчик, произведенный фирмой GM (General Motors). Он практически вечный, в то время как заводские умирают примерно раз в полгода-год. Это избавит тебя, анонимус, от таких проблем например как повисание холостого хода на 2000 оборотах или еще какойнибудь подобной хуйни со всеми вытекающими. К слову, датчик GM стоит как 3-4 обычных, но служит в десятку раз дольше, и соответственно окупится через год-два.
- Если на машине 2113—2115 стоит шайтан-система «Е-газ» (а это любой тазик не древнее 2011 года) — обходи её за 50 кварталов и не прикасайся к ней даже 20 метровой палкой. Помимо головняка с датчиками на педалях газа, тормоза и сцепления, когда машина не может понять, что ты делаешь, вся система ещё и изрядно тупит. Единственное известное лечение затупов (хотя все остальные косяки лечению не поддается, увы) — установить альтернативную прошивку в «мозги» от какого-нибудь известного вендора прошивок (Паулюс, Ледокол, АДАКТ и т. п. — ищите представителей в своем регионе). Естественно, **практически бесплатно**. **WARNING!** Прошивки «от Ашота» из первого попавшегося **автосервиса** гаражного типа надо избегать еще пуще системы «Е-газ» как таковой, ибо, скорее всего, это будет ад мгли, способный лишь изрядно ухудшить и без того не слишком высокие ездовые качества пепелаца.

Карбюраторные

- Жигулист-кун утверждает, что замена стандартной системы зажигания на бесконтактную (а-ля восьмёрочная, с датчиком Холла) существенно упрощает жизнь классикофилу, особенно зимой. Плюс исчезает проблема зазора контактов, и не страшно оставить включенным зажигание на длительное время (на контактном и при долго включенном зажигании катушка сгорает к хуям, на бесконтактном уже через 3 секунды датчик Холла перестаёт подавать энергию на катушку). НО! Ни в коем случае не ставить бесконтактную систему самостоятельно! Только со специалистом. Иначе с неправильно установленной БСЖ есть шанс заглохнуть посреди трассы и не завестись вовсе (АЛСО в таких случаях поможет смекалка, позаимствованная у воругов: кусок провода подсоединить напрямую от плюсовой клеммы аккумулятора до втягивающей катушки стартера, и стоящее ведро заводится без ключей).
- На карбюраторной машине во избежание перегрева двигателя неплохо бы захуярить принудительное включение электровентилятора. Делов немного: метра три провода сечением 2.5 мм², кнопка, да мам-пап в нужном количестве. Зато как заебись — и для двигателя польза, и юзеру развлечение! На инжекторных тазах вентилятор включается мозгами, поэтому упомянутый выше бортовой компьютер справится с этой задачей чуть лучше, чем великолепно. Кстати, компьютером можно менять температуру включения вентилятора в достаточно широких пределах, чтобы и не кипятить движок летом, и не морозить зимой. Данный совет актуален для стояльцев в пробках, на деле нормальный мотор практически никогда не перегревается. Единственный нюанс заключается в том, чтобы не перепутать аварийный датчик включения вентилятора от классики и от девятки, при всём внешнем сходстве, классический имеет более низкую температуру включения вентилятора.
- На машинах с электровентилятором, которые по летней жаре ездят в основном на высоких оборотах но низких скоростях (например, охотники на «Ниве» по горам-лесам), если позволяют размеры подкапотного пространства и есть крепежные отверстия под болты на шкиве помпы — полезно установить крыльчатку для дополнительного, «механического» охлаждения — лишним не будет. На зиму, конечно, придется снимать, чтоб прогревалась быстрее. Однако, забудьте при этом про штурм бродов. Водичка имеет преизрядную вязкость, и весело ломает лопасти принудительной крыльчатки, которые полетят по подкапотному пространству, обрывая проводку. Даже если лопасти не сломаются, они будут презрительно тормозить движло, так что, если планируете соваться в воду, то электровентиляторы с принудительным отключением — ваш выбор. Ещё один момент — болты нужно затягивать полностью, если хотя бы один болт будет недотянут, начнётся биение крыльчатки и шкива, что приведёт к фейлу подшипника помпы.
- Да, если планируете соваться в воду, также выведите сапуны всех агрегатов туда, где их не зальёт, то есть в салон. Иначе рискуете получить эмульсию в агрегатах, которая их быстро доконает.
- И ещё о купании в воде (актуально для нив): озаботьтесь шноркелем. Даже если вода вам чуть выше чем по оси, и не достаёт до кастрюли, двигаясь в ней, вы создадите перед собой волну. Волна весело залетит к вам на капот... Да и под него тоже. О последствиях попадания воды во впускной коллектор рассказывать нужно ?
- Алсо, на классике (особенно если купил с рук, а еще особеннее — если у деда-пенсионера) полезно маятниковый рычаг рулевого управления поменять на подшипниковый (так как стандартный — на втулке) для более легкого вращения рулевого колеса. Нищевродский вариант подобного аддона — шприцем с иглой залить отработки в пыльники наконечников рулевых тяг (применительно к теплой погоде).
- Если взял нечто шохообразное — сразу выбрось блок предохранителей и поставь от 3110, забудешь о

глюках с электрикой и плавящихся гнездах навсегда.

- Вместо родного стартера поставь редукторный. Он меньше и легче родного в разы, потребляет меньше тока и шустрее крутит, хорошо справляется со своей задачей, даже при слабо заряженном аккумуляторе. И прибавляет ЧСВ, потому что звук как у иномарки.
- Запасись карбюраторами, как минимум двумя-тремя, потому что карбюратор - пожалуй, самая мозгообательная часть "классики". Ещё вчера машина держала холостые, а сегодня она чихает и пердит - у классиководов это обычная картина. Если нет прямых рук - в карбюратор лучше не лезь, даже опытные карбюраторщики не всегда могут найти причину траблов. Некоторые меняют "Озон" (2105/07-1107010(-20)) на "Солекс" (21053/73/83). Но помогает не всем, плюс "Солекс" более сложный и капризный в обслуживании, к тому же надо зашлифовывать обратку в бензобак и переделывать тяги. Также совсем не лишним будет сделать запас различных жиклёров, подбирая которые, можно регулировать расход топлива и улучшать динамику машины.

Калина

- Перевесь блок управления двигателем подальше от штатного места, например, под полочку или сбоку на центральную стойку. Эта простая манипуляция сэкономит тебе немало бабла за залитый антифризом мозг и новый радиатор печки.
- Тросы ручника с обеих сторон любят тереться о кузов, протирая антикор до голого металла. IRL это выражается в непонятном «скрипе откуда-то сзади» при езде по неровной дороге. В принципе эти тросы можно сдернуть с направляющих и оставить болтаться, при этом ручник будет срабатывать на пару щелчков позже. Если болячка уже есть — антикорь.
- Передние брызговики часто трутся о крылья, протирая краску и грунт до металла. Не забудь их подрезать по месту.
- Почему-то не ставят доводчик на замок багажника, но ЧСХ заводом все для этого предусмотрено (крепежное место, проводка, кнопка на ключе)! При наличии 150 рублей, умения читать интернет и умеренной рукожопости через час ты навсегда забудешь, что такое «открывать багажник ключом». После доработки хотя бы раз в месяц вставляй ключ в личинку замка багажника, чтобы замок не закис.

Гранта

- Многие проблемы первой «Калины» устранены. Под передние опоры поставлены проставки во избежание растрескивания чашек и последующих проблем с МРЭО ГИБДД, мозг перенесён за бардачок, напомним, на «Калине» его заливали тосолом из отопителя салона, модуль зажигания вынесен выше, чтоб не заливали говнами. КЗАТЭ наконец был послан нахуй. Генератор поставили Bosch, хороший, но одноразовый. Та же история и со стартером Valeo. Но, авто не избежало и импортозамещения. Кое что, что можно заменить на наше было заменено. Мозг и датчик массового расхода воздуха вместо православного Bosch'a заменены на ИТЕЛМ'у. При Бу Андерсоне качество машин было заметно улучшено, и самыми кондовыми считаются машины 2014-15 годов выпуска. Мор уже не так щепетил к качеству. Машина начала постепенное скатывание в сраное говно. Моторы 21124 и 21126 комплектовались облегчённой импортной поршневой, а 11186 — уже нашей. Машины с моторами 11183, с незагибающимися клапанами сняты с продажи 1 декабря 2015 года. UPD: негнувшиеся клапана возвращены в 2020 году на моторах новой Гранты FL.

Использование, таки

- Для классики: хотя бы раз в месяц проедьте по трассе на оборотах в районе 4000 (если нет тахометра — 120 — 130 км/ч на четвёртой передаче, или 60-70 на второй). На таких оборотах клапан начинает вращаться в седле, происходит самоочистка. Но учтите — заводские сальники не любят высоких оборотов. Капиталка вам в помощь!
- Для десятков: переднеприводные моторы тоже любят высокие обороты, так что если ты — тихий и экономный задрот, при постоянной езде на 1500—2000 довольно быстро засирается движок. Возьми в правило стартовать до 60-ти на второй передаче.
- Чем чаще тазик ездит, тем он надёжнее! Если машина стоит на месте без должной консервации, то ломается гораздо быстрее, чем если бы ездил. Движение — жизнь!
- Установка пластиковых подкрылков спасает от гниения крыльев, а «грамотная» установка подкрылков — ускоряет процесс гниения прилегающих деталей в разы.
- При первых признаках скорого экстерминатуса отдельных частей — менять незамедлительно на новые. Если идут парой — сразу обе, независимо от состояния.
- Вози с собой «Чистик» и пару двухлитровок воды с пипкой-дозатором. Будет чем помыть руки.
- Не забывай про уровень масла, равно как и его регулярную замену. Лучше менять недорогое масло почаще, раз в 7-8 тысяч, чем дотягивать на дорогом до 15. Фильтр меняй в 2 раза чаще, чем масло, и обрати внимание, насколько быстро гаснет лампочка давления масла при холодном старте. Чем быстрее — тем лучше. Если горит долго, больше 3 секунд, то тебя ждёт [увлекательное занятие по поиску фильтра](#) с нормальным дренажным клапаном. Береги движок смолоду!
- Перед зимой стоит залить в бак поглотитель влаги или спирт — он свяжет водяной конденсат и спасёт от большого геморроя в морозы (актуально для всех машин). На карбюраторных Самарах лёд замерзает на тонком фильтре-сеточке в карбюраторе. Неполная разборка карба на 25-градусном морозе — та ещё развлекуха.
- В жару и пробках классические тазики очень любят перегревать бензонасос. Радикальное лечение проблемы тазоводы ищут уже много лет, обычно поиск заканчивается покупкой б/у иномарки. Не сумевшие решить проблему обходятся мокрой тряпкой на бензонасосе. При отсутствии воды и тряпки в ход идут собственные футболка и мочевого пузырь. Кстати, уже давно появились «питерские» бензонасосы, напоминающие плунжерный тип, поэтому ебля со штатным практически решена. Но это не избавляет от других проблем.
- Бензонасос инжекторного тазика охлаждается бензином в баке, поэтому спасти его от накрывания [ЖПП](#), а

владельца чоткого таза от лишних трат, помогает привычка ездить с баком, полным бензином чуть более, чем на четверть.

- Познакомься с арами в местном шараш-монтаже, **тысячи их**. Если ты к ним примелькаешься, будут здороваться за руку, делать скидки и есть шанс, что меньше набьются. Только не нужно ломиться в один и тот же сервис, если тебе там не понравилось. Анонимусу в одном ара-сервисе сделали шиномонтаж так, что машина ехала вправо под 45 градусов. В другом первых ар покрыли хуями и сделали по-человечески. Не бойся пускать ар в свою машинку — они на них сами ездят и знают, как сделать заебись. А вот спорить и ссориться с ними не стоит, а то «забудут» подкрутить болтик рулевой тяги, и ты **станешь героем** «Дорожного патруля». Хорошо, если один.

Типичное объявление о продаже ГАЗа

Машина в порядке!!! Цвет Зелёный Серебристый Белый!!! Магнитка МРЗ держит!!! Был седан и есть!! Замена белорусского стартера!!! Марта 2006 года новая новая!!! Объём двигателя 1.5!!!!!! Скоро затанирую на Литых КОточках!!! Сигнализация имабдлайзер (не знаю что такое!!!) центральный замок!!! Кузов во Отличном Состоянии!!! Цена-180000!!!! Торг У местных! Мобтел!!!! 8908284XXXX!!!!



«Лада» — это практически «Смарт». Тюнинг поневоле.

Ещё вариант:

Бодрый авто когда едет не гримит не дымит прёт по полной прогграме! музыка четыре колонки Деревяная полка Сигналка Тонировка Колпаки! Инжектор! ходовка в идеале !! движка тоже!!! багажник открывается с кнопки!!! ПТС родной!! тех осмотр до 2012 года

Объявление от чОткого поцика (Ваз 2108 1993 год):

в 2009 году было вложено более 120 тыс рублей + саму ее купил за 45, все могу показать и доказать (а не как все фраера) в декабре 2009 кап ремонт двс (нормальный, не для продажи, а для себя делал, 25 тыс встал, все новое, пробег после капиталки 6500 с обкаткой общий пробег 166200, компрессия 13-13,5 в горшках, с завода 12-12,5 идет), коробка новая 15 тыс пробег, ГП в коробке 4,1, ходовка тоже вся зима 2009-2010 ромашки, пошипники ступицы, втулки стабилизаторов, крабы, отбегали 5 тыс, стойки и прижины 10 тыс, спереди газ мяс белштайн, сзади масло Асоми, пружины не пиленные, с переменным ходом жесткости (жестковатые), рулевая + рулевые наконечники + усы + рулевой вал новые, отбегали меньше 1 тыс км, зимой 2009 переварено днище (корыто полностью и пороги) задняя тор система все новое, спереди цилиндры... короче, кроме кузова и техпаспорта машина 2009-2010 года) колеса литье P15 195/50 сзади резина стертая, спереди новая Пирелли Драго, музыка 6 колонок + саб (4 блина и 2 13 колонки), ксен, новый монтажник, новая катушка, новый трамблер, авто стеклокидалы, продаю со всем вместе за 85 тыс, типа большой год говорить не надо, я не тороплюсь продавать, все делал для себя, думал буду долго ездить, причина продажи всема банальна - заработал себе на иномарку.. прошу заметить - мятый капот

Вариант объявления с акцЭнтом:

Продаю Ва32109 кароче длиний кырыло, высокий панел! салон Зима бампер глазок железо по кругу много нового!

Продают 21063 с разбитой мордой:

МАШИНА ТРЕБУЕТ РЕМОНТА:

ЗАМЕНА ПЕРЕДНЕГО ЛЕВОГО КРЫЛА ОТСТРОЙКА КАРБЮРАТОРА И ЗАЖИГАНИЯ

ПРОИЗВЕДЁН КАП РЕМОНТ В ИЮЛЕ 2009, ПОСТАВЛЕНА ПЯТИСТУПКА ОТ СЕМЁРКЕ, МАСЛО СВЕЖЕЕ, ФИЛЬТРЫ МЕНЯНЫЕ, СТОИТ СЕМЁРОЧНЫЙ САЛОН, ТОНИРОВАННЫЕ ЗАДНИЕ СТЁКЛА РАБОТАЛА ИСПРАВНО, ПОКА В НЕ СТУКНУЛСЯ... ТАКЖЕ ОТДАМ КУЧУ ЗАПЧАСТЕЙ, ДВА КОМПЛЕКТА ЛЕТНЕЙ РЕЗИНЫ, ПИОНЕРОВСКУЮ МАГНИТОЛУ С КОЛОНКАМИ (МАГНИТОЛА СТАРАЯ, НО КАЧАЕТ НОРМАЛЬНО...



Пакупай, э!

Галерея



Сравнительная эволюция LADA 2105 и BMW 5-Series.

Годная переделка

Бесмысленный и беспощадный и Даже пони разрезают на «Шестёрке»!

Египтяне тоже в теме



Благодаря заводу двигатели внутреннего сгорания — уже вчерашний день.

См. также

- Тугая струя блевотины
- Отечественный автопром
- Стритрейсеры
- Автомобилист
- Нива
- Автосервис
- Ара-тюнинг
- АвтоВАЗ

Ссылки

- [9].
- Чем ТАЗ отличается от автомобиля.
- Ещё немного на эту же тему.
- ВАЗ 2107. Качество. Безопасность. Традиции.
- «Восьмёрка»-кабриолет в Австралии.
- «Восьмёрка» в Новой Зеландии.
- Лады в Канаде.
- ТАЗы в Дойчлянде.
- Внезапно, TAZ в Словакии
- Сказка про царя, пошлины и Волокушечный Аграмадный Завод.
- Волжский автомобильнейший завод
- Поцреоты Таза 2107
- Нанотаз пошел в серию
- Толстый троллинг тазоводов
- ТАЗовод испытывает butthurt
- Большим поклонникам Оки
- Краш-тест Копейки, лечение выйдет дороже
- При покупке ТАЗа — 100 рублей на счет мобильного телефона. Новая акция от тольяттинского автогиганта.

Примечания



Just Another Fucking Acronym

14/88 1C 265 A.C.A.B. ADSL AFAIK AFK AISB AJAX Aka All your base are belong to us AMV
 ASAP ASL ASMR ASUS EEE BAT BBS BDSM BOFH BRB BSOD BTW CMS
 Command & Conquer Copyright Counter-Strike CYA DC DDoS Delicious flat chest Direct Connect
 DIY DJ Doki Doki Literature Club! DOS DRM EFG Etc Five Nights at Freddy's

Frequently asked questions FTL FTN FTW FUBAR GIF GIMP GNAА GPON Grammar nazi
Grand Theft Auto GTFO Happy Tree Friends HBO How It Should Have Ended I see what you did there
I2P IANAL IDDQD IIRC IMHO In before Internet Explorer IRC IRL ITT JB (JOP) JFGI
Kerbal Space Program KFC KISS Let's get ready to rumble! LFS Livejournal.com LMAO LMD
LOL Low Orbit Ion Cannon M4 MacOS Microsoft MILF MMORPG MSX MTV N.B. NASCAR
NEDM NES NoNaMe Not Your Personal Army NRB NSFW O RLY? OK OMG OS/2 P. S. P2P
Panty and Stocking with Garterbelt



Транспорт

Автобусники Метрофанаты Транспортные фанаты Транспортные фанаты/Интернет 3605 Au
Au/Конференция Auto.ru Chery Daewoo Lanos Daewoo Matiz De Havilland Comet Harley-Davidson
Hummer Hyosung Lada Kalina M4 Marussia Multi-Track Drifting Renault Logan Ru auto Subaru
Top Gear Tr Tucker VIP-атрибуты Ё-мобиль Авиасиммер Автобус Автобус 410 Автобус ЛАЗ
АвтоВАЗ Автожур Автомобилист Автомобильные номера Автосервис Автосрачи Автостоп
Автошкола Андрей Рыбакин Ара-тюнинг Байкер БелАЗ Биокатализатор топлива Болашенко
Бросить лом в унитаз поезда Бумер Ведро компрессии Велосипедист Взрывы в метро ВЛ85
Волга Газель Газенваген Гелендваген ГИБДД Грузовик «Урал» Дальнобойщики Дачник
День жестянщика Детская железная дорога Дороги России Железнодорожные маньяки
Железнодорожный симмер Женщина за рулем Живой щит Запорожец Зарубежный автопром
Зацепинг Как в дорогих иномарках КамАЗ Коктейль Лужкова Кола Бельды Колхида Колхозник
Конструктор Кравчучка КраАЗ Красинец Красномордый Кукурузник МАЗ Маршрутка
Метод Кочки Метро Метро на МКАД Метро-2 Метро/В этой стране Метробабки МКАД
Мое место парковки Монорельс Монорельсовый кот Москвич Москвич/АЗЛК
Москвич/Ижевский завод Мотороллер Мотоцикл «Урал» Навител Нива



Гопнический стиль речи

228 282 статья Adidas Ёбанный насос Армия Бабло Бацька Бирюлёво Будь мужиком Бумер
Влад Борщ Вор Воровайки Голос со стороны параша Гопник ГСР Дедовщина Драка
Знаменитость российского уровня Избиение лохов Интересная личность Криминальная Россия
Крутой Колян Лох Малиновый пиджак Миша Маваша Мой пездюк Мытищи На нах ёпта!
Новый русский Опасный поцык Опасный поцык/Машинный перевод Пацан к успеху шёл
Пацаны-пацанчики Петя-супермен Пиво Плюха Понт Проффесор Радио «Шансон»
Русский шансон Свидетель из Фрязино Артём Свистунов ССУЗ Стритрейсер Сява Тазик
Турникмены Тюрьма Убью родных, убью друзей Шняга Южное Бутово Ягуар